日本からカナダ・オンタリオ州の自動車産業への直接投資に関する実証研究

栗　原　武美子

1　はじめに
2　カナダとアメリカとの経済関係
3　カナダの自動車産業の特徴
4　カナダにおける日系自動車メーカーの特徴
(1) ホンダ・カナダ社
(2) トヨタ・モーター・マニュファクチュアリング・カナダ（TMMC）社
5　おわりに

1　はじめに

日本の対加直接投資は金額的には少ないが、日加両国にとり重要な意義を持っている。日本の対加投資の件数では約７割がオンタリオ州に、なかでも金額的には金融・保険業や商業と並んで、製造業では自動車産業へ集中している（栗原、2006年）。本研究では、日本の対加直接投資がカナダの自動車産業やオンタリオ州の地域経済、ならびに日米加の貿易面にどのような影響を与えるかについて明らかにし、グローバリゼーションの下で進行しているカナダ経済の変容の実態を解明することを目的とする。なお、本研究の枠組みは、ディッケンの仮説、すなわち多国籍企業と国家および統合された経済圏は、技術革新の下で相互作用をしつつ地球規模の経済変容をもたらすという仮説に依拠している（Dicken、2007年）。

カナダのように、国民経済の規模に対して貿易依存度や外資比率が相対的に高い国では、貿易相手国や投資国の行動パターンに伴って、国民経済は大きな影響を受ける。1965年には米加自動車製品協定が締結され、1994年には北米自由貿易協定（NAFTA)が発効するなど、カナダはアメリカとの結びつきが特に強い。2006年、輸出額の81.6％、輸入額の54.9％、外資の61.0％をアメリカに依存している。オンタリオ州はカナダ10州の中で最も経済活動が活発（国内総生産（GDP）の４割）で、しかも同州とアメリカとの貿易で自動車や同部品が占める金額は輸出入ともに第１位である（栗原、2007年）。

しかし、2005年から2006年にかけ、自動車産業についてアメリカと日本では相反する戦略が発表

された。ゼネラル・モーターズ（GM）社やフォード社はアメリカやカナダで工場閉鎖や人員削減を表明する一方、トヨタ社はオンタリオ州に２つ目の組立工場の新設を、ホンダ社はエンジン工場の増設を明言した。日本の対加直接投資は、NAFTA の下でホスト国カナダの自動車産業部門の活性化に大きな役割を果たし、近年オンタリオ州に同部門の立地が集約される傾向にも大きく影響を与えていることを明らかにしたい。

2　カナダとアメリカとの経済関係

第２次世界大戦後、カナダとアメリカの経済関係は貿易の面でも、海外直接投資の面でもより密接になった。2006年カナダの輸出総額4,401億カナダドル（以下Cドル）のうちアメリカへの輸出額は3,592億Cドルで全体の81.6％を占め、輸入総額3,966億Cドルのうちアメリカからの輸入額は2,176億Cドルで全体の54.9％を占めた[1]。一方、アメリカにとってもカナダは輸出額と輸入額ともに第１位の貿易相手国であり、2006年カナダへの輸出額は2,306億USドル（22.2％）で、カナダからの輸入額は3,034億USドル（16.4％）であった[2]。海外直接投資からみても、2006年末時点でカナダへの海外直接投資残高は4,488.5億Cドルであったが、アメリカの対加直接投資残高は2,737.0億Cドルで、全体の61.0％を占め第１位であった[3]。これらの数字は、カナダが対米貿易ならびにアメリカの対加直接投資に大きく依存していることを示している。

カナダとアメリカの経済関係を歴史的に貿易の制度面から振り返ってみよう[4]。1965年の米加自動車製品協定（別名オートパクト）が結ばれ、自動車製品に限り米加間で自由貿易が開始された。本格的な自由貿易は1989年の米加自由貿易協定（Canada-U.S. Free Trade Agreement, FTA）として具体化し、その後メキシコを加えたより包括的な自由貿易協定は1994年の北米自由貿易協定（North American Free Trade Agreement, NAFTA）として結実した。これらの自由貿易協定によって、カナダとアメリカの市場統合は一層進み、特にその傾向は自動車産業に顕著にみられる。

1950年代後半以降、カナダのアメリカへの輸出品は森林資源、鉱物資源、エネルギー資源が中心である一方、アメリカからの輸入品は自動車や工業用機械などが大半を占めていた。カナダの対米貿易収支は赤字基調で、特に、自動車貿易の収支が大きく影響していることが明らかとなった。

カナダで第１次世界大戦直後まで、オンタリオ州オシャワのマクローリン社が自動車を生産していた。しかし、オートメーション化で遅れをとった国産自動車メーカーは、1920年代末までにアメリカの三大自動車メーカー（GM、フォード、ダイムラー＝クライスラー[5]）に吸収された[6]。カナ

---

[1] 資料：Industry Canada, http://strategis.gc.ca, “Trade Data Online.”
[2] 資料：http://www.census.gov/foreign-trade/statistics/highlights/top/top0612.html
[3] Statistics Canada, CANSIM Table 376-0037。
[4] 第２節は、栗原の「第24章　加速する加米経済統合―FTA から NAFTA へ」『カナダを知るための60章』、綾部恒雄・飯野正子編、2003年、pp. 136-141を基にしている。
[5] クライスラー社は1998年ドイツのダイムラー＝ベンツに合併され、ダイムラー＝クライスラー社となった。

ダではこれらアメリカのビッグスリーの子会社が、保護関税に守られカナダ市場向けに全車種生産を行なっていた。この結果、完成車、半製品や部品はカナダ側の一方的輸入で占められ、カナダからの輸出は皆無であった（大熊、1997年、p. 194）。

この状況を打開するために、カナダ側のイニシアティヴで交渉が開始され、自動車部門に限定した自由貿易協定が1965年に結ばれた。これによって、ある一定の条件の下に乗用車、トラック、バス、タイヤ、部品などの関税が米加間で撤廃され、第３国からも無関税で部品を輸入することができるようになった。優遇措置を受けたメーカーは、ビッグスリーとその在カナダ子会社であった。カナダのビッグスリー子会社は、車種を絞って大量生産に転じ、カナダからアメリカへの製品輸出が促進された。協定締結後、輸出に占める製品の割合も増加し、対米貿易赤字も改善された。

1968年からのトルドー政権下では、経済的ナショナリズムが主流となり、対米依存度を減らすカウンター・バランスとして、西ヨーロッパ諸国や日本との経済的な結びつきを強めようとする試みがなされた。しかし、第２次石油ショックを契機に世界的な不況に陥り、特にカナダ経済は深刻な不況に見舞われ、1982年には前年比で国内総生産が－2.9%[7]を記録した。一方、カナダが大いに依存しているアメリカが1980年代に入り、保護主義の傾向を強めていった（佐々木隆雄、1997年）。こうした事態を打開するために、カナダにとっては巨大なアメリカ市場への自由なアクセスを確保することが必至の課題となった。

1984年に自由党から政権を交代したマルルーニー政権の下で、1989年米加自由貿易協定(FTA)が結ばれた。協定は包括的な内容で、1989年から10年間に米加間の関税を撤廃すること、輸入制限措置の改善、サービス貿易や農業に関する規定、投資自由化条件の拡大、二国間の紛争処理手続き規定などを含むものであった（佐々木潤、1994年）。

FTA はヨーロッパ連合（EU）のような関税同盟ではないため、第３国に対する関税は各々の国が定めた関税が適用される。このため、どの貿易品目が北米産として協定の適用を受けるか、についての原産地規定が定められた。規定によれば、製品については製造コストの50%以上が北米で調達された製品を北米産として免税対象となることになった。

FTA の下でも先の自動車協定が存続し、その結果、完成車や部品を無関税で輸入できるオートパクト協定加盟企業（ビッグスリー、GM とスズキの合弁会社 CAMI、ボルボ）と、最恵国輸入関税が賦課される日本や韓国の自動車メーカー（ホンダ、トヨタ、現代）の２つの異なったグループ

しかし、2007年５月、クライスラー社の株式80.1%がダイムラー社からアメリカのサーベラス・キャピタル・マネイジメント社（Cerberus Capital Management）に売却され、ダイムラー＝クライスラー社は再びクライスラー社となった。(http://www.chryslercanada.ca/en/day1_announce/index.html) 現在公表されているデータとの兼ね合いもあり、本研究では表記をダイムラー＝クライスラーに統一してある。

[6] カナダ人が所有・経営していたマクローリン自動車会社がゼネラル・モーターズに吸収される過程は、榎本[2004]に詳しく記述されている。

[7] Statistics Canada, CANSIM Table 380-0017, GDP(1997年連鎖カナダドル、支出ベース)から算出。

がカナダ国内に存在した(Kumar and Holmes, 1998, pp. 138-139)。しかも、自動車貿易は FTA の原産地規定が適用されるため、関税が免除されるためには、北米産50%以上の現地調達規定を満たさなければならなかった。

FTA に対しては、カナダ国内では賛否両論の激しい論争が起こった。賛成派の主張は、アメリカ市場への安定的なアクセスの確保に加え、関税の撤廃や貿易規制の改善を通じた物価水準の低下、国際的分業の進展により規模の経済が生じることによるメリット、競争の促進による生産性の向上が期待される、といった伝統的な比較生産費論に基づいていた。一方、反対派は、国際的な分業と特化の進展に伴う経済的な調整コストを懸念し、特にアメリカ子会社の分工場の撤退とそれに伴う失業増加、小規模なカナダ企業の倒産・再編、カナダ経済のさらなる対米従属の深化を危惧した。

1990年にアメリカとメキシコで自由貿易交渉を開始する同意がなされ、カナダも参加することを表明した。米加間ではすでに前記の FTA が締結されていたため、カナダは防衛的な立場から NAFTA へ参加した（佐々木潤、1997年、pp. 220-221)。その理由は、米加間、米墨間でそれぞれ自由貿易協定が締結され、加墨間で協定が締結されない場合には「ハブ・アンド・スポークス」というアメリカを中軸国とし、加墨がアメリカのみとつながる関係が樹立され、加墨両国はお互いに有利な貿易協定から排除されることを危惧したからであった。アメリカ、カナダ、メキシコの３国間で調印された NAFTA は1994年1月に発効した。

NAFTA の内容は、FTA の内容よりも一層包括的なものである。関税については、例外品目を除くと15年間で撤廃することになっている。関税上の優遇措置を認める条件として、NAFTA では詳細なルールが設けられており、繊維と自動車については特別な規定が適用される。繊維・衣料について、完成品が北米産と認められるためには原糸または繊維の段階から域内産でなければならない。自動車については、現地調達率が当初は50%、2002年１月からは62.5%以上を達成したものが北米産と認定され、関税が免除される。投資の自由化と外資系企業の内国民待遇、知的所有権の規定、サービス貿易の自由化規定、貿易紛争処理メカニズムについても明示された。

NAFTA 発効後も、自動車協定は存続し、カナダでの年間生産額の割合や付加価値の産出などの条件を満たす協定加盟企業は、NAFTA 域外で生産された自動車(完成車や部品)の輸入について課税されない優遇措置を受けていた。これに対し、日本と EU が1998年に世界貿易機関（WTO）に提訴し、WTO の裁定に従いカナダ政府は2001年２月自動車協定を失効させることにした。これによって、すべての自動車メーカーは一律に自動車や部品輸入に対して6.1%の関税が賦課されることになった。

NAFTA は米州自由貿易圏の創出に向けての第一歩とみなされている。NAFTA 発効後、カナダ経済はアメリカ経済へより統合されつつある。この結果、アメリカ企業がカナダ分工場から撤退したり、外国企業が投資先としてカナダよりアメリカを選好することもある。NAFTA 発効後、カナダ

ドルの対米ドルレートは低下したが、2003年からはカナダドル高基調に転じ、2007年には31年ぶりにパリティ（米ドル＝カナダドル）を割り込んだ。2006年のアメリカの景気は、原油価格の高騰やサブプライム住宅ローンから派生する問題などによって減速傾向がみられた。そしてこの原油価格の高騰は、大型スポーツ用多目的車（SUV）からハイブリッドなど燃費の良い小型車へと消費者の需要を変化させ（ジェトロ、2007年、p. 102）、自動車販売に大きな影響をもたらしている。

3　カナダの自動車産業の特徴

カナダにおける日系自動車メーカーの立地展開や経営戦略を検討する前に、メキシコを含めた北米におけるカナダの自動車産業の位置づけや特徴を、貿易、生産台数、工場立地の３つの視点からより詳しく明らかにしたい。

米加自動車製品協定によって自動車産業の製造はカナダとアメリカ間で一体化し、完成車や自動車部品は米加貿易の最大の品目であった。このため、自動車産業は NAFTA の中で最も重要な位置を占めている（Weintraub and Sands, 1998, p. 1）。2006年、自動車産業はカナダの製造業で中では最大部門であり、GDP では製造業部門の12％を占め、直接15万8, 300人を雇用している。カナダで製造された車の85％は、主にアメリカへ輸出されている[8]。

カナダとアメリカの貿易における自動車と自動車部品の重要性を具体的な数字でより詳細に追ってみたい。先ず、アメリカ側からカナダとの貿易を検証してみたい。2006年、アメリカからカナダへの輸出総額は2, 302億USドル[9]で、最大の輸出品目は自動車（SITC分類２桁の78）であった。金額は452億USドルで、これは輸出全体の19. 6％に当たる。これに電気機械（同77）の144億USドル、一般機械（同74）の132億USドル、発電機（同71）の119億USドルと続く。

一方、アメリカのカナダからの輸入総額は通関ベースで3, 304億USドルであった。最大の輸入品目は輸出品目と同様に自動車で606億USドル（20. 1％）であった。第２位は原油（分類の33）で434億USドル（14. 3％）、第３位は天然ガス（分類の34）で267億USドル（8. 2％）であった。しかし、原油と天然ガスを鉱物性燃料と一括りにすると、自動車の金額よりも上回る。

次に、カナダ側からみたアメリカとの貿易の特徴を挙げてみよう。輸出面からみると、1994年から2004年までカナダからアメリカへの輸出品目の第１位は自動車（HS コード2桁の87）で、輸出額の約２割前後を占めていた。しかし、2005年に原油を含む鉱物性燃料（同27）と順位が入れ替わり、自動車の輸出額は第２位となった（栗原、2007年、pp. 50-51）。

---

[8] 聞き取り調査および資料、Mr. Brian Sundue, Senior Sector Development Officer, Automotive and Transportation Industries Branch, Industry Canada, 23 August 2007, Ottawa, and “Cars on the Brain: The Canadian Automotive Sector” (A Presentation by Industry Canada), pp.3-4.

[9] アメリカ政府公表のデータを用いているのだが、出所が異なるため輸出額と輸入額共に数値に若干の違いが出ている。資料：http://censtats.census.gov/cgi-bin/sitc/sitcCty.pl

表１：カナダにおける企業別の自動車生産台数

（単位：台、％）

	1993		1994	1995	1996	1997	1998	1999
	台数	%						
CAMI(GM/Suzuki)	159,399	7.2	170,231	183,510	124,100	99,770	45,063	112,314
ﾀﾞｲﾑﾗｰ=ｸﾗｲｽﾗｰ	643,371	29.2	695,630	538,097	705,446	627,157	738,321	796,727
ﾌｫｰﾄﾞ	454,165	20.6	494,829	533,443	537,082	630,829	627,384	685,535
ｾﾞﾈﾗﾙ・ﾓｰﾀｰｽﾞ	747,471	33.9	723,903	907,833	752,371	894,974	750,907	915,507
ﾎﾝﾀﾞ	100,621	4.6	108,308	106,133	144,482	165,181	179,797	274,908
ﾄﾖﾀ	79,219	3.6	85,871	90,136	97,344	108,952	171,739	211,082
現代	14,585	0.7	0	0	0	0	0	0
ﾎﾞﾙﾎﾞ	5,504	0.2	6,436	7,588	7,127	6,548	8,373	0
合計	2,204,335	100.0	2,285,208	2,366,740	2,367,952	2,533,411	2,521,584	2,996,073

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
							台数	%
CAMI(GM/Suzuki)	107,651	77,232	62,746	50,964	131,190	189,997	196,328	7.9
ﾀﾞｲﾑﾗｰ=ｸﾗｲｽﾗｰ	704,081	557,387	535,878	447,526	555,278	678,382	605,733	24.3
ﾌｫｰﾄﾞ	629,646	501,169	514,712	461,429	372,241	221,809	196,374	7.9
ｾﾞﾈﾗﾙ・ﾓｰﾀｰｽﾞ	963,409	830,726	906,291	940,044	923,862	841,235	794,421	31.8
ﾎﾝﾀﾞ	326,823	370,994	361,018	392,230	392,528	385,491	387,078	15.5
ﾄﾖﾀ	183,739	166,130	218,011	227,543	287,859	305,966	317,433	12.7
現代	0	0	0	0	0	0	0	0
ﾎﾞﾙﾎﾞ	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	2,915,349	2,503,638	2,598,656	2,519,736	2,662,958	2,622,880	2,497,367	100.0

資料：Industry Canada, Canadian Automotive Industry, 2000, and 2006 Edition, http://strategis.ic.gc.ca より作成。

（原典：Ward's AutoInfobank）

2006年、カナダからアメリカへの輸出総額は3,592億Cドルであった。品目別にみると2005年と同様に、第１位は鉱物性燃料の841億Cドル（23.4％）[10]で、これは2005年の842億Cドルとあまり変化がなかった。第２位の自動車は2005年には753億Cドルであったが、2006年には704億Cドル（19.1％）へと6.5％減少した。第３位は原子炉・ボイラー・機械（HSコード84）の257億Cドル（7.2％）であった。

輸入面からみると、1994年から2005年までカナダのアメリカからの輸入品の第１位は自動車であった（栗原、2007年、pp.50-51）。2006年もアメリカからの輸入総額2,176億Cドルのうち、自動車が第１位の495億Cドルで全体の22.8％を占めた。第２位の輸入品目は原子炉・ボイラー・機械の366億Cドル（16.8％）で、第３位は電気/電子機器（HSコード85）の154億Cドル（7.1％）であった。

これらの数字は、米加間の貿易において依然として自動車や自動車部品の占める比重が大きいことを物語っている。しかし、近年の原油価格の高騰、米ドルに対するカナダドル高、大型車から燃費効率の良い小型車へのアメリカにおける自動車需要の変化、従業員や退職者への医療保険や年金

[10] 資料：Industry Canada, http://strategis.ci.gc.ca, “Trade Data Online.”

などの手厚い福利厚生費によるアメリカ自動車メーカーの業績不振などによって、米加間の自動車貿易の比重も変化していることを示唆している。

今度は、カナダの自動車産業の特徴を生産面からみてみよう。2006年、NAFTA 内で生産された自動車（Light Vehicles）の総生産台数は1,525万台で、そのうちアメリカでの生産台数は1,079万台（全体の70.8％）、カナダでの生産台数は249万台（16.4％）、メキシコでの生産台数は195万台（12.8％）であった[11]。NAFTA３ヶ国内でのカナダの自動車生産は全体の16.4％を占めており、しかもすべて外国の自動車メーカーの子会社による生産である。

表１は1993年から2006年までのカナダにおける会社別の自動車生産台数を示している。1993年、カナダには GM、ダイムラー＝クライスラー、フォード、GM とスズキの合弁会社の CAMI、ホンダ、トヨタ、現代、ボルボの８社が年間2,204,335台の自動車を生産していた。具体的には、GM が全体の33.9％、ダイムラー＝クライスラーが29.2％、フォードが20.6％で、アメリカのビッグスリーによって実に83.7％が生産されていた。CAMI は GM とスズキの両車種を製造し、合わせて7.2％の生産台数であった。ホンダは4.6％、トヨタは3.6％で、スズキを含まない日本車の生産台数は8.2％であった。他に、韓国の現代が0.7％、およびボルボが0.2％の自動車生産を行なっていた。

その後、カナダでは現代が1993年に、またボルボも1998年に生産を中止したため、それ以降はカナダでの自動車生産はアメリカと日系のメーカーの子会社の６社によって行なわれている。

2006年カナダでの自動車生産台数は2,497,367台で、その内訳は GM が79.4万台（31.8％）、ダイムラー＝クライスラーが60.5万台（24.3％）、フォードが19.6万台（7.9％）で、ビッグスリーは全体の64.0％を占めているが、1993年の比率と比較すると約20％減少している。特に、フォードの比率の減少が顕著である。一方、ホンダは38.7万台（15.5％）、トヨタは31.7万台（12.7％）で、両者を合わせると日系のメーカーの比率は28.2％へと増加している。CAMI は GM とスズキの両社の車種を合わせて19.6万台（7.9％）生産している。近年、特に2003年以降、フォードのカナダでの生産は著しく落ち込んでいる。その分を、ホンダとトヨタの２社による漸次的な生産の増加が埋め合わせている様子がみてとれる。

アメリカのビッグスリーは20世紀初頭からカナダへの進出を図った。1904年、デトロイトに本拠地を置くフォードは、デトロイト川の対岸のウィンザーにフォード・カナダ社を設立した[12]。また、1918年、オワシャのマクローリン・モーター・カナダ社が買収され、同社とシボレー・カナダ社が合併して GM カナダ社となった（榎本、2004年、pp. 63-84）。1925年にクライスラー・カナダ社が

[11] Industry Canada, 2006 Edition- Statistical Review of the Canadian Automotive Industry, Tables 2.7, 2.8, 2.9, and 2.10, http://strategis.ic.gc.ca/epic/site/auto-auto.nsf/en/am02178e.html

[12] http://media.ford.com/newsroom/release_display.cfm?release=1678

設立された[13]。その後、オンタリオ州以外にも製造工場は設立されたが、後発の現代のケベック州からの撤退、ボルボのノヴァスコシア州からの撤退、2002年の GM のケベック州の工場閉鎖によって、乗用車や軽トラック部門の自動車生産はオンタリオ州に徐々に集約されている。

現在、ビッグスリーはオンタリオ州にそれぞれ２つずつの生産工場をもっている。GM はオシャワに乗用車工場（生産能力53.5万台）でシボレー、ビュイック、ポンティアックを製造し、オシャワのトラック工場（生産能力27.5万台）ではシボレーなどを生産している。フォード社はオークヴィル工場（生産能力29万台）でフォード、リンカーン、マーキュリーを、セント・トーマス工場（生産能力23万台）でフォード、マーキュリーを製造している。ダイムラー＝クライスラー社は、ウィンザー工場（生産能力35万台）でドッジ・キャラバンやクライスラーを、ブランプトン工場（生産能力28.5万台）ではクライスラー300・300C やドッジ・マグナムを生産している[14]。

自動車産業におけるオンタリオ州南西部の優れた立地条件として、いくつもの要因が挙げられる。まず、アメリカの自動車産業の中心であるデトロイトに地理的に近接しており、アメリカ企業のカナダへの進出という点で、この地理的近接性は当初大きな意味を持っていた。現在でも、リーン生産を行なう上でカナダの組立工場がアメリカの自動車工場に近接性をもつことは、決定的に有利であることが証明されている（Kumar and Holmes, 1998）。

また、高度に発達した交通網でオンタリオ南西部はアメリカの主要な市場と結びついており、ここからアメリカの市場のほぼ半分が車で24時間圏内に収まる（オンタリオ、「オンタリオの自動車産業」、2006年）。オンタリオにはかつて農業機械産業をリードしたマッシー・ファーガソンなどの機械産業の伝統もあり、金属加工業の技術集積がみられ金属加工部品企業も多い。産業集積による関連産業の発達がみられ（栗原、2001年、pp. 11-12）、部品調達にも有利である。

オンタリオ州は人口規模でも GDP で示される経済規模でもカナダ最大の州で、それぞれカナダの約４割を占めている（栗原、2006年、および栗原、2007年）。このことは、カナダ内でオンタリオ州が最大の市場を形成していることを意味している。また、ウィンザーからケベック・シティまでの「回廊」地域は、カナダで最も都市化した人口稠密な地域で、豊富な労働力が存在する。しかも、大学や研究機関も多くあり、教育水準が高い良質の労働力が存在すると共に、この地では優れた製品開発や技術が生み出されている[15]。

さらに、オンタリオ州政府の積極的な投資促進政策も近年の自動車産業の発展に貢献している。州政府は総額５億Cドルを投じてオンタリオ自動車投資戦略（Ontario Automotive Investment Strategy,

---

[13] http://www2.daimlerchrysler.com/history/epoche3_c/history1925_c_e.htm

[14] 聞き取り調査および資料、本田技研工業・第一業務室・四輪北米課・主幹、坂元尚文氏、ならびに本田技研工業・渉外部・主幹、村岡直人氏、2007年7月31日、東京。

[15] 聞き取り調査、Mr. Real (Ray) Tanguay, President, Toyota Motor Manufacturing Canada, 20 August 2007, Cambridge, Canada.

OAIS)を実施し、革新技術の開発投資や技能訓練、産業基盤の整備などをしている。この他には、先進製造投資戦略を通じて、最先端技術の技術開発や技術革新に取り組むメーカーに対しては、最長返済期間を５年間とする無利子融資も行なっている。その上、科学研究および実験開発に対する研究開発費の20％が税額控除の対象となっている[16]。オンタリオ州南西部には様々な有利な条件が重なって、自動車産業が集積している。この結果、2005年、オンタリオ州の生産台数は262万台で、ミシガン州の247万台を抜き、北米地域で自動車生産州として第1位となった[17]。

4　カナダにおける日系自動車メーカーの特徴

日本の自動車メーカーは、オーストラリアやいくつかの発展途上国において、輸入部品一式を組み合わせて完成車を作る現地組み立て事業を行なっていたが、1982年以前には、海外に日本車の生産工場は１つも存在しなかった。日本の自動車メーカーは、日本からの輸出だけで北米や欧州の市場を満たす能力を有していた。また、世界の主要市場から離れているために生じる輸送費分をも、効率的な生産によってコスト面で相殺する力も持ち合わせていた（ディッケン、2001年、pp. 436-437)。

しかし、1970年代の２回の石油ショックによって、アメリカ市場で燃費効率の良い小型の日本車の需要が大いに高まった。1970年代の北米市場では、アメリカ製大型車と日本製小型車の棲み分けが成立していた。しかし、第２次石油ショックでアメリカ製大型車の売れ行きが落ち込み、アメリカ企業が小型車分野へ本格的に進出を計画し始めた段階で、日米間で自動車の貿易摩擦が活発化した（藤本、2003年、pp. 161-162)。その結果、1981年両国間で自動車協定が結ばれ、日本側が輸出自主規制を行なった[18]。一方、カナダ側は、対米輸出規制によって、アメリカに輸出されるはずの日本車がカナダに流入することを憂慮した。このため日加間でも政府間協議が行なわれ、カナダ向けの輸出台数も規制されることになった。

こうした状況下で、1982年ホンダはアメリカのオハイオ州メアリズビルに日本企業としては初めての現地生産工場を設立し、自動車の製造を開始した。翌1983年には日産がテネシー州のスマーナで現地生産を開始した。1984年に、トヨタはカリフォルニア州フリーモントに GM と出資比率が50％ずつの合弁会社 NUMMI を立ち上げ、1986年に100％出資の生産工場をケンタッキー州ジョージタウンとカナダ・オンタリオ州に設立した。この他にもマツダ、三菱自動車、スバルがアメリカで生産を開始した。

---

[16] 聞き取り調査および資料、Mr. John Langley, Director, Investment Branch, Investment & Trade Division, and Ms. Maureen Enge, Senior Business Consultant, Manufacturing Investment, Ministry of Economic Development and Trade, Ontario, 14 August 2007, Toronto.

[17] 同上、および、オンタリオ、「オンタリオの自動車産業」、2006年。

[18] 詳細な日米自動車貿易摩擦の経緯については、藤本（2003年、pp. 226-234）を参照のこと。

表２：カナダにおける日系自動車企業（2006年）

企業名	Honda of Canada Manufacturing	Toyota Motor Manufacturing Canada Inc.	CAMI Automotive Inc.（スズキとGMの合弁企業）
所在地	オンタリオ州、アリストン	オンタリオ州、ケンブリッジ	オンタリオ州、インガソール
設立年	1984年6月	1986年1月	1986年10月
生産開始年	1986年11月	1988年11月	1989年4月
累積投資額	21億5,000万カナダドル	32億カナダドル	20億カナダドル
雇用人数	4,300	4,800	2,700
生産車種	シビック、アキュラ リッジライン	カローラ、マトリックス レクサスRX350	スズキXL7 シボレー、イクイノックス ポインティアック、トレント
生産能力	年間39万台	年間30万台	年間26万台
生産台数	387,078	317,433	196,590
輸出台数	298,810	243,890	166,960
新規投資	2008年生産開始のエンジン工場へ1億5,400万カナダドル	2008年生産開始のウッドストック第2組立工場建設に11億カナダドル	

資料：聞き取り調査、およびJAMA Canada, “The Japanese Automotive Industry in Canada, 2007,” p.2.

カナダへの日系自動車メーカーの進出はアメリカと比較して数年遅れて開始された。日系自動車メーカーがオンタリオ州に立地した際、NAFTA が締結される以前から既に北米を一つの統合された生産ネットワークとみなし、カナダで製造した自動車をアメリカへ輸出することを当初から念頭において進出したことが指摘されている（Edgington and Fruin, 1994, p. 254）。これはトヨタもホンダもカナダ自動車市場だけではなく、北米市場全体を対象とした新車種の生産をオンタリオで行なっていることからも裏付けられる。

表２[19]が示すように、ホンダはオンタリオ州アリストンに1984年自動車組立工場を設立し、1986年から生産を開始した。また、既にブリティッシュ・コロンビア（BC）州デルタにアルミホイール工場をもっていたトヨタも、オンタリオ州ケンブリッジに1986年自動車組立工場を設立し、1988年から生産を開始した。さらに、スズキは GM との合弁会社 CAMI を、オンタリオ州インガソールに1986年設立し、1989年から生産を開始している。

ホンダもトヨタも1990年代後半に工場を拡張しており、現在の生産能力はホンダが年間39万台、トヨタが30万台、CAMIは26万台となっている。さらに、ホンダは2008年に生産開始するためのエンジン工場を、現在のアリストン工場の隣接地に建設中である。追加投資は1億5,400万Cドルで、ここで年間20万台のエンジンが製造される予定である。また、トヨタはケンブリッジから約50km離れたウッドストックに第２組立工場（サテライト工場）を建設中である。2008年からの生産開始をめざし、11億Cドルの新規投資がなされた。ここでは年間15万台のSUVのRAV4が製造される予定である。

トヨタグループの１社である日野自動車が、トヨタの建設中の第２工場と同じウッドストックに、700万Cドル投資してトラック製造工場を建設した。ここで2006年から年間2,000台の大型トラック

[19] 聞き取り調査および資料、Mr. David P. Worts, Executive Director, JAMA Canada, 13 August 2007, Toronto, and JAMA Canada, “The Japanese Automotive Inudstry in Canada, 2007,” p.2.

の製造を開始している。

ここでホンダとトヨタの工場立地選択要因を指摘したい。第３節でカナダにおけるオンタリオ州南西部の立地の卓越性を述べた。オンタリオ州の中でも、ホンダの工場はトロントの北100km のアリストン市に、またトヨタの工場はトロントの南西100km のケンブリッジ市およびケンブリッジからさらに西へ50km のウッドスットク市に立地している。これらの場所に共通しているのは、ハイウェー沿いで極めて交通の便の良いこと、また、ビッグスリーの工場の付近でないことが挙げられる。ビッグスリーの工場から離れた場所を選択するのは、労働力確保に関して他社と競合することを避け、優れた労働力を確保するためである。さらに、アリストンは冬の積雪を考慮すると、工場を立地させることのできる北限であろう。カナダでもジャスト・イン・タイム方式で部品が配達され、そのためには交通の便の良さのみならず、冬季に道路が雪のため閉鎖されないところが選好される[20]。

オンタリオ州政府は鉄道や道路網といった産業基盤の整備に投資および補助金の拠出をしているだけでなく、工業団地も造成し、広大な工場用地も提供している[21]。トヨタのケンブリッジ工場はまさしくこの工業団地の一角に存在している。最近では、オンタリオ州政府は前述のOAISを通じ、ホンダにはエンジン工場の追加投資の10％に当たる1,500万Cドルの、またトヨタには7,000万Cドルの産業基盤整備の投資を行なっている[22]。

ホンダやトヨタの生産規模の拡大に伴い、日系自動車部品メーカーの進出も相次いでいる。当初は、1985年のプラザ合意に伴う円高の影響を回避することや、NAFTA 発効後は北米産と認定されるための62.5％現地調達率を達成するために日系の部品メーカーの北米進出は必要不可欠であった。北米での日系部品メーカーの中には、日本での系列取引を中心にしながらも、系列以外の日系企業やビッグスリーと取引するところも多い。

2007年時点で、カナダで操業している日系の自動車部品メーカーは40社（42工場）、ならびに日系の自動車資材・機械関連企業は14社である（ともに、技術ライセンス生産企業を除き合弁を含む）。これらの企業のうち BC 州の１社、ケベック州の３社を除くすべてが、日系自動車組立工場のあるオンタリオ州に立地している。さらに、2007年から2008年に操業開始を予定している日系自動車部品メーカーは８社あり、すべてがオンタリオ州への進出を計画している。そのうち５社は日野自動車とトヨタの第２工場進出先のウッドストックへ立地する予定である。

ここで、カナダにおける日系自動車メーカーの中心的存在であるホンダ・カナダ社とトヨタ・

---

[20] 聞き取り調査、ホンダ・カナダ社の各氏（16 August 2007, Alliston, Ontario, Canada）および TMMC の各氏（20 August 2007, Cambridge, Canada）によるプレゼンテーションによる。

[21] 聞き取り調査、鶴澤孝志氏、トヨタ自動車、グローバル渉外広報企画部、部長、ならびに福井弘之氏、トヨタ自動車、米州本部、米州事業部、主査、2007年9月10日、東京。

[22] 聞き取り調査および資料、前掲、Mr. Langley and Ms. Enge による。

モーター・マニュファクチュアリング・カナダ（TMMC）社の特徴をまとめてみよう。

(1) ホンダ・カナダ社

本田技研工業のモットーは「需要のある所で生産する」である。日本の自動車メーカーとしては他社に先駆けて、1982年にアメリカで四輪自動車の現地生産を開始したが、既に1979年にはアメリカで二輪車の組立工場を持ち生産を始めていた。カナダへの進出については、1969年に Canadian Honda 社を設立し二輪車の輸入販売を開始した。現地生産に関しては、日本のメーカーとしてカナダへ最初に進出して、1984年に Honda of Canada Manufacturing（HCM）社を設立し、1986年11月からアコードの製造を開始した。その後、税制上の理由から、Canadian Honda 社と HCM 社は統合され、Honda Canada Inc.として現在に至っている。HCM で製造された車はホンダ・カナダ社によって一手に販売されている。

表３が示すように、1986年のアコード526台を皮切りに、1987年にはアコードを15,685台生産した。1989年にはアコードの他、シビックの生産を開始した。1989年には、アコード生産をアメリカの工場へ移管し、シビックの生産に特化した。1989年には86,594台であったが、1990年から1995年にかけてシビックを年間10万台製造した。1998年、第二ラインで生産が開始されたため、1998年は179,797台の生産が、翌1999年には274,941台、2000年代からは年間30万台から40万台弱の生産が行

表３：カナダの日系自動車メーカーの年間生産台数

（単位：台）

	ホンダ	トヨタ	CAMI	合計
1986	526			526
1987	15,685			15,685
1988	49,968	200		50,168
1989	86,594	20,859	660	108,113
1990	105,995	60,804	44,606	211,405
1991	99,159	67,834	＊ 160,000	166,993
1992	104,121	68,092	＊ 147,000	172,213
1993	100,621	79,219	＊ 162,000	179,840
1994	108,308	85,870	＊ 170,000	194,178
1995	106,133	90,136	＊ 184,000	196,269
1996	144,482	97,344	＊ 124,000	241,826
1997	165,181	108,252	＊ 110,000	273,433
1998	179,797	171,739	＊ 45,000	351,536
1999	274,941	211,081	113,400	599,422
2000	326,823	183,740	110,444	621,007
2001	370,994	166,131	79,961	617,086
2002	361,018	218,011	62,746	641,775
2003	392,230	227,543	51,475	671,248
2004	392,528	287,859	131,190	811,577
2005	385,491	305,966	189,997	881,454
2006	387,078	317,433	196,598	901,109

＊推定値

資料：聞き取り調査、およびJAMA Canada のホームページ(Annual Production)より作成。

なわれている。車種についても、シビックを中心としながらも、アキュラ、オデッセー、パイロット、リッジラインなど多様化している。

HCM で生産される車の75％が北米市場、主としてアメリカ市場へ輸出されている。カナダで販売されている一般向けホンダ車と高級車ブランド・アキュラの50％は HCM で製造された車である。HCM は271の北米のサプライヤーから部品を購入しており、そのうち64のサプライヤーはオンタリオの OEM である。また、HCM はカナダのサプライヤーから年間20億 C ドルの財を調達している。HCM では4,300人を雇用しており、車やオートバイの販売代理店などの雇用を含めると、ホンダ・カナダ社によるカナダでの雇用は21,000人以上となる[23]。

1992年、HCM で製造されたシビックがアメリカ財務省関税局により現地調達率を達成していないとして問題になったが、カナダ政府はホンダを支持し、監査方法に問題があるとして反論した。この問題の解決は、NAFTA のルールを遡及して適用することにより、シビックの現地調達率は満たされている、ということで決着した。現在、ホンダ社は北米調達率を95％以上達成し、名実共に北米産の車を生産している[24]。

表４に示されているように、ディッケンは企業の総雇用者数に占める海外雇用者数、総資産額に占める海外資産額、総販売額に占める海外販売額の３面から多国籍化指標を編み出している。それによると、ホンダ社はこの指標が72.0で、他の日本、アメリカ、ヨーロッパのメーカー各社の指標よりもはるかに高い（Dicken, 2007, p. 296）。この数字はホンダのモットー「需要のある所で生産する」が実践されていることを如実に物語っている。

表４：主要自動車メーカーの多国籍化指標（総計に対する海外分、％）

企　業	多国籍化指標	雇用者数	資産額	販売額
アメリカ企業				
フォード	45.5	42.3	57.1	37.0
GM	32.5	35.4	34.4	27.8
日本企業				
ホンダ	72.0	70.6	68.3	77.0
日産	48.5	41.1	38.9	65.6
トヨタ	47.3	33.8	49.7	58.6
ヨーロッパ企業				
BMW	54.0	25.0	62.5	74.5
フォルクスワーゲン	52.9	47.9	38.5	72.4
ルノー	40.9	26.7	31.3	64.5

注：多国籍化指標は次の３つの比率の平均を表わす（総資産額に対する海外資産比率、総販売額に対する海外販売額比率、および総雇用者数に対する海外雇用者数比率）。

資料：Peter Dicken, *Global Shift, 5th ed.*, 2007, p. 296 (原典：UNCTAD, 2005, A.1.9表より計算).

[23] http;//www.honda.ca/HondaCorp/en/pdf/honda_corporate_factFacts_E.pdf

[24] 聞き取り調査および資料、前掲、本田技研工業、坂元氏および村岡氏による。

ホンダ社からみたカナダの乗用車市場の特色は、アメリカ市場と比較すると小型車・廉価車が中心である。具体的には、アメリカ市場はスタンダード（アコードやカムリ・クラス）車が48％を占めるのに対し、カナダ市場ではコンパック（シビックやカローラ・クラス）車が43％を占めている。また、アメリカでは高級車や準高級車が市場全体の15％を占めるのに対し、カナダでは全体のわずか９％しかない。商用車についても、アメリカ市場では SUV／CUV（クロスオーバーSUV）比率が49％であるに対し、カナダでは37％である。一方、ミニバンの比率はアメリカ市場で10％であるのに対し、カナダでは20％である[25]。

こうした売れ筋の車種の相違はカナダ市場とアメリカ市場の相違であるとホンダ社は分析している[26]。カナダはアメリカと比較すると、道路や駐車場の面で小型車が有利である。また、平均的世帯収入がアメリカに比べて低い上、税負担率は高い。ガソリン代も高い。こうした要因から、カナダでは小型・廉価の乗用車とミニバンの販売が主力となっている。

(2) トヨタ・モーター・マニュファクチュアリング・カナダ（TMMC）社

2007年トヨタは、世界生産台数で第１位の座を誇っていた GM を追い越し、また、アメリカ市場における新車販売台数でも GM（378万台）に次いで第２位（262万台）となった[27]。前述の通り、トヨタの自動車を現地生産することによる世界進出は慎重に進められた。トヨタは1983年から BC 州デルタに Canadian Autoparts Toyota Inc.を設立し、1985年2月からアルミホイールを生産した。1986年１月に TMMC はケンブリッジに設立され、1988年11月からカローラの製造が開始され、この年の製造台数はわずか200台であった。

表３が示すように、TMMCも翌1989年の20,859台から、1990年の60,804台と徐々に生産台数が増え、1997年には108,252台となった。トヨタも1997年に４億Cドルをかけてを増設した結果、1998年の生産台数は前年比58％増の171,739台となった。1998年から2002年まではソラーラも生産されていた。2002年からマトリックスの製造も開始された。さらに、高級車（ラグジュアリー・ユーティリティー・ヴィークル）のレクサスRX350を年間６万台生産するために、6億5,000万Cドルの追加投資がなされ、2003年からレクサスの製造が開始された。ケンブリッジ工場は海外で唯一レクサスを生産している拠点で、カナダ工場への信頼の厚さと現地では受け止められている。レクサスの生産も2004年から軌道に乗り、2004年のTMMCの総生産台数は287,859台、2006年の総生産台数は317,433台となっている。

TMMC で生産されたカローラの80％が、またレクサスの95％がアメリカへ輸出されている。カ

---

[25] 聞き取り調査と資料、前掲、本田技研工業、坂元氏と村岡氏による。
[26] 同上。
[27] 「トヨタ、米新車販売で2位」『日本経済新聞（夕刊）』、2008年1月4日、１面、および「トヨタ、生産世界一」『日本経済新聞（夕刊）』、2008年1月4日、３面。

ナダと比較すると、アメリカの方が大型車で高価な車がよりよく売れる[28]。TMMC で生産された自動車はすべてトヨタ・カナダ社（Toyota Canada Inc.）によって販売されている。トヨタ・カナダ社は1964年に、三井物産とトヨタ自動車によって設立された販売会社で、当初は日本から輸入したトヨタ車の販売を手がけていた。現在は、日本からの輸入車および TMMC 製造車を販売している。トヨタ・カナダ社の資本は三井物産とトヨタ自動車の折半であり、同社の売上高が三井カナダ社の売上高に大きく貢献している(Kurihara, 2004, p. 196)。

2007年時点で TMMC の雇用者は4, 800人である。オンタリオ州とケベック州には約500社の自動車部品のサプライヤーがある。TMMC は中でも日系の部品メーカーの Trim Master(レクサスのシート)、TG Minto(プラスチック・インテリア)、Aisin（ベルト・モールディング）など13社から部品を購入しているが、多くの部品はアメリカから調達されている[29]。

最近、カナダドル高が続いているが、為替の影響については、車の販売面および部品調達の両面にわたり大きな影響は出ていない。トヨタにはアメリカに GM との合弁企業 NUMMI を含めて、自動車の製造工場が合計６ヶ所ある。アメリカで製造された車はアメリカ・トヨタ・モーターズ・セールス社（Toyota Motor Sales, USA., Inc）を通じて販売されている。販売面では、トヨタのアメリカとカナダの販売子会社間では為替の影響は生じるが、両社合わせた北米全体のトヨタ社への影響としては出ていない。さらに、部品調達面では、トヨタの北米統括管理会社（Toyota Motor Engineering & Manufacturing North America, Inc., TEMA）が部品を集中購買するため、為替の部品購入への影響もみられない[30]。しかし、このままカナダドル高が続けば、販売価格の見直しという形でいずれは消費者への影響が出てくると、TMMC の方々は予想している。

5　おわりに

ビッグスリーの業績不振による工場閉鎖とは対照的に、ホンダとトヨタはカナダで既存工場の拡張や新規工場の設立による自動車増産を図っている。２社の経済活動は、雇用、部品調達、対米貿易面でカナダに大きく貢献している。オンタリオ南西部は立地条件が優れているだけでなく、ここは技術革新の中心地の１つである。ホンダのカナダ工場では、パール・ホワイトと呼ばれる真珠のような白色に仕上がる塗装技術が開発された[31]。また、トヨタのカナダ工場でも、コンピューターを使用した電子カンバンシステムが開発され、今では全世界のトヨタ工場でこのシステムが採

[28] 聞き取り調査、安藤和明氏、Senior Coordinator, Human Resources and General Affairs, TMMC, August 20 2007, Cambridge, Canada.
[29] 同上。
[30] 聞き取り調査、草川克之氏、Corporate Secretary and Treasurer, General Manager of Finance, TMMC, August 20 2007, Cambridge, Canada.
[31] 聞き取り調査、前掲、坂元氏と村岡氏による。

用されている[32]。カナダの子会社で開発された技術が世界に向けて伝播している。

最近の原油価格の高騰やカナダドル高は、徐々にカナダの日系自動車産業やNAFTA内の自動車産業の再編に影響を与えるであろう。それに伴い、日本、カナダ、アメリカ３ヶ国間の貿易パターンにも影響を及ぼすであろう。今後は、CAMIをも含めた、NAFTA内における自動車産業の変化へと研究を発展させていきたい。

謝辞

本研究をまとめるに当たり日本とカナダにおいて多くの関係者のお世話に与った。中でもカナダ大使館の国武浩之氏、東京大学教授の藤本隆宏氏、本田技研工業の坂元尚文氏、トヨタ自動車の鶴澤孝志氏、東京大学教授の丸山真人氏には特にお世話に与った。また、お忙しい中、多数の質問に丁寧にお答え下さった増田英夫副社長をはじめとするホンダ・カナダ社の皆様、ならびにレイ・タンゲイ（Mr. Real (Ray) Tanguay）社長をはじめとするトヨタ・モーター・マニュファクチュアリング・カナダ社の皆様にも一方ならずお世話に与った。なお、本研究は2006年度の日本証券奨学財団の研究調査助成金による成果の一部である。ここに記して感謝の念を表わしたい。

参考文献

榎本悟　[2004]『海外子会社研究序説：カナダにおける日・米企業』、御茶の水書房。

大熊忠之　[1997]「78　米国・カナダ自動車製品協定（1965年）」『資料が語るカナダ　1535－1995』日本カナダ学会編、pp. 194-195。

カナダ、オンタリオ州政府　[2006]「オンタリオの自動車産業」。

栗原武美子　[2001]、「最近の日本の対加直接投資の特徴」、『カナダ研究年報』第21号、pp. 1-19。

栗原武美子　[2003]、「24　加速する加米経済統合：FTA から NAFTA へ」『カナダを知るための60章』綾部恒雄・飯野正子編、明石書店、pp. 136-141。

栗原武美子　[2006]、「日本の対加直接投資の州別の特徴」、「カナダにおける日本の海外直接投資と地域通貨」（平成14年度～平成16年度科学研究費補助金研究成果報告書・丸山真人研究代表）、pp. 1-58。

栗原武美子　[2007]、「北米自由貿易協定（NAFTA）以後のカナダ・オンタリオ州の貿易に関する研究」、『東洋大学経済論集』第32巻第2号、pp. 45-59。

佐々木潤　[1994]、『一体化する北米経済：NAFTA時代の到来』、日本貿易振興会。

佐々木潤　[1997]、「88　北米自由貿易協定（NAFTA）（1994年）」『資料が語るカナダ　1535－1995』日本カナダ学会編、pp. 220-223。

[32] 聞き取り調査、前掲、安藤氏による。

佐々木隆雄　[1997]『アメリカの通商政策』、岩波新書526、岩波書店。

世界経済情報サービス(ワイス)　[2007]、『ARC レポート　2006：米国』。

世界経済情報サービス(ワイス)　[2007]、『ARC レポート　2007：カナダ』。

ディッケン、P.　[2001]『グローバル・シフト：変容する世界経済地図　下』宮町良広監訳、古今書院（Peter Dicken, *Global Shift, 3rd ed.*, 1998の訳本）

トヨタ自動車　[2007]　「トヨタの概況　2007：データで見る世界の中のトヨタ」(広報資料)。

長尾謙吉　[2000]　「工業の立地展開と企業間リンケージ：カナダ日系自動車企業の事例」『グローバル競争とローカライゼーション』大阪市立大学経済研究所・森澤恵子・植田浩史編、東京大学出版会、pp. 51-73。

日本貿易振興会　[1995]、『1995年ジェトロ白書・貿易編：世界と日本の貿易』。

日本貿易振興機構　『通商弘報』、各号（日刊、2004年4月1日より Web 配信に変更)。

日本貿易振興機構　[2003]、「NAFTA にくみ込まれるカナダ」。

日本貿易振興機構　[2007]、『ジェトロ貿易投資白書：　2007年版』。

高橋俊樹　[2005]、『カナダの経済発展と日本：米州地域経済圏誕生と日本の北米戦略』、明石書店。

春田素夫・鈴木直次　[2005]、『アメリカの経済：第２版』、岩波書店。

藤本隆宏　[2003]、『能力構築競争：日本の自動車産業はなぜ強いのか』、中公新書1700、中央公論新社。

Britton, John N.H., ed. [1996] *Canada and the Global Economy: The Geography of Structural and Technological Change*. Montreal and Kingston: McGill-Queen's University Press.

Chambers, Edward J., and Peter H. Smith, eds. [2002] *NAFTA in the New Millennium*. La Jolla and Edmonton: Center for U.S.-Mexican Studies, University of California, San Diego, and University of Alberta Press.

Clarkson, Stephen. [2002] *Uncle Sam and Us: Globalization, Neoconservatism, and the Canadian State*. Toronto and Washington D.C.: University of Toronto Press and Woodrow Wilson Center Press.

Curtis, John M., and Aaron Sydor, eds. [2006] *NAFTA @ 10*. Ottawa: Minister of Public Works and Government Services Canada.

Dicken, Peter. [2007] *Global Shift: Mapping the Changing Contours of the World Economy, 5th ed.* New York: Guilford Press and London: SAGE Publications.

Edgington, David W., and W. Mark Fruin. [1994] "NAFTA and Japanese Investment," in *Foreign Investment and NAFTA*, edited by Alan M. Rugman, pp.253-275. Columbia, South Carolina: University of South Carolina Press.

Gu, Wulong, and Gary Sawchuk. [2006] "How Are Canadian Regions Adjusting to a Larger and More Integrated North American Market?" Economic Analysis Research Paper Series, No. 39. Ottawa: Statistics Canada.

Honda. [2007] "This is Honda in America."

Honda Canada Inc. "Growing with Canada: Honda Canada Inc. Corporate Profile 2006-2007."

Industry Canada. [2005] *Semi-Annual Automotive Circular: January to December, 2004*. Ottawa: Industry Canada.

Industry Canada. [2007] "Cars on the Brain: The Canadian Automotive Sector (A Presentation by Industry Canada, May 2007)"

Irvwin, Douglas A. [2005] *Free Trade Under Fire, 2nd ed.* Princeton: Princeton University Press.

Japan Automobile Manufacturers Association of Canada (JAMA Canada). [2005] *A Short History of the Japanese Automotive Industry in Canada.* Toronto: JAMA Canada.

JAMA Canada. [2007] "The Japanese Automotive Industry in Canada, 2007." Toronto: JAMA Canada.

Kumar, Pradeep, and John Holmes. [1998] "The Impact of NAFTA on the Auto Industry in Canada," in *The North American Auto Industry under NAFTA,* edited by S. Weintraub and C. Sands, pp.92-183. Washington, D.C.: CSIS Press.

Kurihara, Tamiko. [1995] "The Free Trade Agreements and *Sogo Shosha* in Canada." *Toyo Economic Studies*, No. 20, pp.313-337.

Kurihara, Tamiko. [2004] "A Comparative Study of the Economic Activities by *Sogo Shosha* in the United States and Canada in the Late 1990s," in *Understanding Japan: Essays Inspired by Frank Langdon*, edited. by Lawrence T. Woods, pp.189-209. Vancouver: Centre of International Relations, University of British Columbia.

MacDonald, L. Ian, ed. [2000] *Free Trade: Risks and Rewards*. Montreal and Kingston: McGill-Queen's University Press.

Norrie, Kenneth, Douglas Owram, and J.C. Herbert Emery. [2007] *A History of the Canadian Economy, 4th ed.* Toronto: Nelson.

OECD. [2006] *OECD Economic Surveys: Canada, Vol. 2006/10.*

Toyota [2007] "United States Operations, 2007."

Urmetzer, Peter. [2005] *Globalization Unplugged: Sovereignty and the Canadian State in the Twenty-first Century.* Toronto: University of Toronto Press.

Weintraub, Sidney, and Christopher Sands, eds. [1998] *The North American Auto Industry Under NAFTA*. Washington, D.C.: Center for Strategic and International Studies (CSIS) Press.

Canadian Automotive Industry- 2000 http://strategis.ic.gc.ca/epic/site/auto-auto/nsf/en/am01349e.html

Canadian Automotive Industry- 2006 Edition- Statistical Review of the Canadian Automotive Industry, http://strategis.ic.gc.ca/epic/site/auto-auto/nsf/en/am02178e.html

Canadian Automotive Industry- Canada's Automotive Sector: An Investment Opportunity, http://strategis.ic.gc.ca/epic/site/auto-auto/nsf/en/am01397e.html

"Canada's Place in World Trade, 1990-2005, " Canadian Economic Observer (March 2006), http://www.statcan.ca/english/freepub/11-010-XIB/00306/feature.htm

Government of Ontario, http://www.fin.gov.on.ca/english/economy

Industry Canada, http://strategis.ic.gc.ca, "Trade Data Online."

Statistics Canada, CANSIM tables.

Recent Japanese Direct Investment in the Automobile Industry in Ontario, Canada

Toyo University

Tamiko Kurihara

Abstract

This paper aims at clarifying possible effects of the recent Japanese direct investment in the automobile industry in Ontario, Canada, under the North American Free Trade Agreement (NAFTA), and at identifying its contribution to the further concentration of the automobile industry in Ontario.

The automobile industry is at the heart of NAFTA. Approximately 85% of Canadian–built vehicles are exported, primarily to the United States. Automobiles and auto parts have been significant trading items for both Canada and the US for a long time. In 2006 Canada exported C$70.4 billion in autos (which ranked second after mineral fuels at C$84.1 billion) to the US, while autos were also Canada's largest import from the US at a value of C$ 49.5 billion.

In 1993, 2.2 million light vehicles were produced in Canada by eight foreign automakers: GM, DaimlerChrysler, Ford, CAMI (joint venture between GM and Suzuki), Honda, Toyota, Hyundai and Volvo. The American Big Three produced 83.7% of the total light vehicles, while two Japanese automakers produced only 8.2%, which did not include the production by CAMI. By 2006 about 2.5 million light vehicles were produced by the Big Three, Honda, Toyota and CAMI. The Big Three manufactured 64.0% of the total, while the two Japanese automakers manufactured 28.2%. Reduction in production mainly by Ford has been compensated by increased production of the two Japanese companies.

Japanese automakers were latecomers to Canada, establishing their plants in the 1980s. Since then both Honda in Alliston and Toyota in Cambridge have been expanding their production capacities by additional investments. Currently, Honda is building their new engine plant with C$ 154 million investment, and Toyota is establishing its satellite plant in Woodstock with C$ 1.1 billion investment in order to produce 150,000 sports utility vehicles, RAV4, annually.

The increase in recent Japanese direct investment in Ontario's automobile industry has had positive effects on the Province's economy and on bilateral trade between Canada and the US. With the plant closures by the Big Three in Canada, the recent Japanese automakers' investments further promote the predominance of the automobile industry in Ontario.