

資料：2009年在米日系製造業の経営実態調査 要旨、図表

以下、箇条書き（【 】内で業種表示）部分は、ジェトロが8月末から9月上旬にかけて在米日系製造業46社（食品・農水産加工、輸送用機器・同部品、電気機械・電子機器・同部品、一般機械、化学品等）から面談・電話等により得たコメントの一部である。

1. 2009年の景況感は金融危機が発生した08年を下回り、過去最低に。

各社軒並み「赤字」「設備投資減」「雇用減」

在米日系製造業は09年、景気後退後の深刻な需要不足、販売低迷の直撃を受けた。景況感を示すDI値（調査年の営業利益が前年比で「改善」した割合から「悪化」した割合を引いた数値）は、調査開始以来（※）最低を記録した。（図表1）。（※）景況感に関するアンケートは91年から実施）

「赤字」企業の割合が「黒字」を上回り（91年以来18年ぶり）、設備投資は前年比で「減少」が「拡大」を上回り（アンケート開始以来の最低）、雇用も過去1年間で現地従業員が減少した企業が66.2%に上るなど、減少基調が鮮明となった。

<景気的最悪期は今年前半>

- 昨年の秋口から不況の影響をじわじわと受け始め、年明けから3~4カ月間、厳しい時期が続いた。最近持ち直して徐々に上向き【食品・農水産加工】。
- 今年前半の売り上げは、おおよそ例年の半分近くまで落ちた【輸送用機器部品】。
- 昨年末から今年3月にかけて生産は半減【輸送用機器部品】。
- 2007年から08年にかけて売り上げが半減し、今年7月までほぼ横ばい【輸送用機器部品】
- 経営は今年1、2月が底。住宅産業の回復はやや遅れ気味だが、一般のマーケットは適正水準に戻りつつあると実感【化学品】。

<雇用は軒並み減少>

- 今年前半はいくつかの拠点で人員削減を実施（正社員・臨時共）。ただし、同業の米国企業と比較して、全体社員に占める削減割合は少ない【電気・電子部品】。
- （※自動車産業のコメントは、2. 産業の明暗 [P3~] を参照）

<不況時こそ、チャンス>

- 地価が下落し好立地物件を取得しやすいこの時期だからこそ、工場拡張のための不動産投資を検討【食品・農水産加工】。

営業利益の悪化要因は、「国内市場の販売下落」（回答者の82.3%）が他を圧倒する（図表2）。最終的に米国外に製品を輸出する企業は「海外市場の販売下落」（39.7%）に見舞

われ、日本から部品を輸入する企業などは「為替変動の影響」（29.9%）で利益を減らした。

一方、景況感が改善した企業は、「人件費の削減」（回答者の 58.5%）、「管理費、光熱費の削減」（58.0%）の効果を理由に挙げる。利益が改善した企業（20.0%）は、販売増などの前向きな要因以上に、節約やリストラ努力によって利益を搾り出している。

- 人件費を厳しく見て無駄な残業をなくすなど、経費節減が黒字、増益につながった【食品・農水産加工】。
- （為替変動で利益を上げた例）肉加工品を米国で製造し日本向けに輸出している。ドル安の為替相場が不況のマイナス面を打ち消している【食品・農水産加工】。
- カナダで飲料を生産し米国で販売。カナダドルに対し米国ドルが強かったため、業績にはプラス【食品・農水産加工】。

米国内のビジネスリスクには、「景気後退」（回答者の 91.8%）、「自動車市場の低迷」（55.0%）、「円/ドル為替の変動」（45.1%）、「エネルギー価格の変動」（21.5%）が挙げられる（図表3）。景気の本格回復によっていつ需要が回復してくるのか。輸送用機器・同部品以外にも電気電子、一般機械、化学、鉄鋼など多様な業種が関与する「自動車市場の低迷」がどれだけ長引くかが企業の関心の的である。

- 自動車内装用パネルパーツを販売している。2009年1月から需要が減退し、3～5月に底を迎えた。2009年8月以降徐々に上向くが、本格回復は2010年以降と予測【電気・電子部品】。
- 今年の第1、2四半期までは顧客側（自動車産業）の需要に合わせて操業を短縮。一部で人員も整理したが同業の米国企業に比較すれば最小限に【化学品】。
（※自動車産業のコメントは、2. 産業の明暗 [P3～] を参照）
- 石油価格の上昇により、石油製品の包装材コストが上がり営業利益の悪化につながった【食品・農水産加工】。

2. 2009年、産業の明暗：

市場低迷の直撃を受けた自動車 ⇔ 不況時の底堅さを証明した食品

（1）輸送用機器・同部品

米国の新車販売台数は2009年、1,000万台前後と予測されている。4年前（1,699万台）に比べて需要の約4割が“蒸発”し、記録的な市場の低迷に見舞われている。回答者の約3割を占める日系自動車・同部品メーカーも、市場低迷の直撃を受けた（図表4）。約6割が「赤字」（輸送用機器 57.1%、輸送用機器部品 62.6%。全産業平均は 42.4%）。操業日数・時間の短縮、ワークシェアリングなど経た後、最後の手段として工場の閉鎖、雇用にも手

をつけた。過去1年間の現地従業員数が「減少」した企業は9割以上に上る（輸送用機器95.5%、同部品91.9%）。

新車買い替え支援プログラム（CARS、注）の効果などで、自動車生産は回復。ただし、回復は一時的なものではないかとの懸念もある。2007年まで続いた新車販売台数 1,600万台以上の市場の回復までには数年を要するとの見方が大勢である。

（注）2009年7～8月に米国で実施。燃費の優れた車への買い替えに際し、最高4,500ドルの補助金を出す。約70万台が燃費の良い自動車に買い替えられた。車種別の売れ筋上位10車種のうち7車種が日本車だった。

なお、自動車産業の集積が多い中西部（回答者の52.6%）と南部（同48.1%）では「赤字」が「黒字」を上回っている（北東部と西部は「黒字」が「赤字」を上回る）。

<操業の短縮、人員整理>

- 最大で200名いた従業員を段階的に削減し、最も少ない時期で160名。現在はやや戻して180名。【輸送用機器部品】
- 売り上げの激減に伴い、工場の閉鎖、拠点の統合により、主に生産・技術部門の人員削減を行ったほか、週単位でのシャットダウン、シフト調整などにより大幅な生産調整を行った【輸送用機器部品】。
- コスト削減のため、レイオフ、工場の操業停止、マネージャー以上の社員の給与削減等を実施【輸送用機器部品】。
- 数回にわたって工場の操業を停止し、工場の従業員にはその間無給で休んでもらった【輸送用機器部品】。
- 日系企業は長期的視点を重視し、「従業員の雇用の維持」を最優先課題と捉える。したがって人員削減の方法は、強制解雇を最後の手段と位置づけ、希望退職で削減を図る企業が大多数。現在日系、米系メーカー共に人員整理は一段落【輸送用機器部品】。

<米国自動車・同部品メーカーの経営難の影響>

- 米国メーカーにも納入していた当社のサプライヤーが連鎖倒産し、あやうく当社製品に付属する小型部品の調達ができなくなるところだった【輸送用機器部品】。
- GM、クライスラーの倒産により、特にこの2社を含めた米系自動車メーカー向けビジネスを展開していた企業は売り上げが激減し、デトロイトにあった米系メーカー向けセールス拠点を閉鎖する、工場を南部に集約するなどの動きがある【輸送用機器部品】。
- GMとの取引はかつて多かったが、同社との関係構築が難しく取引を削減していった。GMは技術部門よりも購買部門が強いため、品質よりコストに厳しく、当社にとって利益率が低かった。日系自動車メーカーは通常、サプライヤーと中長期ビジョンをもって仕事

に取り組む。仕事の文化が異なっていた【輸送用機器部品】。

<受注が増えても踏み切れない設備投資>

- 現在中国からの自動車ブレーキ摩擦材の特需の恩恵を受け、土曜日も操業している状況。ただし、特需がいつまで続くか分からず、また工場設立時の設備投資の回収に6年かかった経験からしても、設備の増設は難しい。引き合いが増えたら、日曜も操業するしかない【輸送用機器部品】。

<自動車市場の見通し>

- 自動車市場は2009年を底として回復に向かうとみる。ただし、販売・売り上げ共に2007年（販売台数1,615万台）水準に戻るには時間がかかる。とくにナビゲーション・システムなどの贅沢品の売上が減少【輸送用機器部品】。
- 新車販売の基調は緩やかに改善。年率900万台の水準に再び落ち込むことはないとみる。自動車ローンの承認率（昨年6～7割）も、信用度の高いプライム層で80%、ニアプライム層で70%程度へ改善し、これが販売を後押しする。2001年の新車販売ブームで売れた車の多くが買い替え時期を迎えており、繰り延べ需要は相当ある。買い替え需要を満たすだけで新車販売は年間1,300～1,400万台といわれる。ただし、2014年位までは年率1,600万台に届かない水準で推移するのではないか【輸送用機器】。
- 新車買い替え支援プログラム（CARS）の影響で、一時的な生産増はある。しかし削減した派遣工員をすぐに呼び戻すことはできないので、日系部品メーカーのなかには急場しのぎでエンジニアの手を借りて製造する企業もある。在庫不足により現在は増産しているが、年末までにはまた需要が落ち込むとみている【輸送用機器部品】。
- CARSのもと、7月末から急な大規模発注が入った。しかし、大幅な生産調整を行っており、2次部品サプライヤーなどからの部品供給も間に合わず、生産が全く追いつかない状態。増産体制は10～11月までは続くだろう。ただし、その後の見通しは立たないため、生産能力を急に拡大させるかどうかには慎重【輸送用機器部品】。
- 昨年末から今年の5月にかけて、売り上げが従来の4割にまで落ち込んだ。それ以降売り上げが伸びてきた。売り上げが伸びた理由には①中国からの自動車ブレーキの摩擦材に対する需要が増加、②CARSの効果が挙げられる【輸送用機器部品】。
- CARSがなくなることもあり、2010年の自動車販売台数は今年（1,000万台程度）と同程度ではないか【輸送用機器部品】。
- 販売台数は元の規模に戻らないとしても、日系メーカーのシェア拡大に伴い、日系サプライヤーのビジネスチャンスが拡大する可能性【輸送用機器部品】。

(2) 食品・農水産加工

“不況に強い”と言われる食品産業については、「黒字」「営業利益・前年比改善」「現地

雇用増」「設備投資増」など、産業別でほぼ唯一明るい回答が並んだ（図表4）。①レストランなど外食向けの販売が減少する一方、内食志向の強まりから小売向けが堅調に伸び、②効率化を突き詰めた地道な販売努力の積み重ねが不況時に底力を発揮した。

・以下、すべて食品・農水産加工メーカーのコメント

<レストラン向けは苦戦、小売向けは好調>

- 景気後退のなかで、レストランやバーでの販売は落ちているが、量販市場（スーパー、ドラッグストア）ではそれ程悪くはない。
- 消費者の内食志向が強まっている。当社は小売店向け商品が約8割のため、売り上げは比較的好調。レストラン向けは伸びていない。
- 内食の増加により加工品販売は拡大傾向にある。一方、レストラン向け食材卸は不況の影響で前年比マイナスの見込み。
- 小売は伸びている。人々がレストランに行かない分、家庭で調理する機会が増えているのでは。レストラン向けは十分な回復をみていないが、最近はそれほど悪くない。
- 小売向け製品（飲料）の売り上げはあまり変わらない。レストラン向け（乾物）は景気の悪さを反映して、グレードが低く、安い商品の需要が増えている。
- レストラン向けの売り上げ（アルコール飲料）は大変悪い。小売向けは少し伸びている。
- 顧客がコストダウンを図っており、売れるものの価格帯が今までよりも下がってきた。

<雇用は維持>

- 日本企業独特の「雇用は守ろう」という社風があり、今のところ人員は削減していない。

<販売価格へのコストの転嫁可否が売り上げ増のカギ>

- 販売価格を一部値上げしたため、経営状況が改善した。
- 過去数年にわたり石油、小麦、パームオイルなど商品市況の高騰を受けて、販売単価を上げた。現在、市況が落ち着いたことから、販売数量は増えていないが経営は改善。
- 原料価格の上昇時に商品を値上げしており、出荷量は減ったが売り上げは増加した。
- 2009年の利益が「前年より改善」と回答する企業は、販売単価を下げているののではない。当社が扱う飼料は原料に近い一次加工品であり、原料価格の動向とともに、販売価格が変動しやすい。

<食品産業の経営努力、厳しさ>

- 「食品産業が不況に強い」というのはそのとおり。ただし、食品企業は元々薄利多売。そのなかで利益率を上げるために不断の、地を這うような努力を長年に渡って続けてきた。不況だからといって慌ててコスト削減を始めた訳ではない。
- 日本向けに肉加工製品を輸出。日本市場は年々消費者の目が厳しくなり、調達価格が上

がっても小売価格を変えられない。また大手小売企業からは数量保証のない安定出荷が求められ、経営は厳しい。

- 日本では消費者重視の視点から「食品安全」「鮮度」「24時間・365日営業」を掲げることから、積載率の低いトラックを出したり、休日も交替で工場を稼働させたりする必要が出てくる。品質に問題のない大量の廃棄が発生し、温室効果ガスの排出削減やコスト削減は難しい。

<今後の課題は市場開拓>

- 豆腐を製造販売。課題は豆腐を常食としない層への浸透。米系の大手スーパー、健康・自然食系スーパーでは現状、“なければ困る”域まで達していない。
- ヘルシー志向は米菓にとって追い風。

3. 「底」は2009年、2010年は「改善」一色

2010年の景況感（見通し）は、前年からの回復幅では過去最大となる勢い（図表1）。「悪化」の割合が圧倒的に少なく、“底は2009年”が通り相場だ。これは、経済成長率（米国08年0.4%→09年△2.6%→10年2.4%〔09、10年の数値はブルーチップ9月予測〕）の実績・予測におおむね沿った予測である。

現地従業員の雇用は過去1年間、66.2%の企業で「減少」だったが、今後は「横ばい」（59.8%）、「増加」（22.4%）基調である。回答10社以上の業種で、今後「減少」が5割以上の回答はない。各社は2009年、生産活動が可能なギリギリの線、極限までスリム化を断行した。今後は需要の回復度にあわせて、慎重に人員を補強していく。

- できるだけスキルの高い従業員を温存し、生産の急激な増減に柔軟かつ迅速に対応できるかがますます重要になってくる【輸送用機器部品】。

4. 気候変動、環境対策ではチャンス拡大やPR効果への期待がある一方、関連コスト増への懸念も

気候変動、環境対策への関心の高まりに対しては、「ビジネスの機会拡大」「企業姿勢のPRにつながる」など、環境技術に強い日系企業の面目躍如とばかりに前向きに捉える企業が多い（図表5）。「特段の影響はない」の多さも自信の裏返しと言えよう。輸送用機器メーカーは「他企業に比べて自社商品の競争力が増す」（全産業平均11.9%、輸送用機器40.9%）との声が目立つ。2009年7～8月に米国で実施の新車買い替え支援プログラム（CARS）では、車種別の売れ筋上位10車種のうち7車種が燃費に優れた日本車だった。環境対応

車では米国メーカーなどに比べて競争力があることを示した。日系企業は米国でみられる環境意識の高まりを背景に、太陽光や風力など再生可能エネルギー、発光ダイオード（LED）、有害物質除去に役立つ触媒、省エネ製品、スマートグリッド、海水浄化技術など広範な環境ビジネスにチャンスありとみる。

一方、関連コストの増加を懸念する声も輸送用機器（54.5%）をはじめとして多い。環境対策に熱心なオバマ政権が今年1月に発足。連邦下院は、温室効果ガスの義務的な排出削減を盛り込む気候変動対策法案を6月に可決。環境論議が深まり、規制強化に対処するためのコスト増がより現実味を帯びてきたといえよう。

環境ビジネスが経済のけん引役になると考える企業は多い（「けん引役になる」41.6%、「ならない」18.5%、「分からない」39.9%）。とくに一般に環境意識が高いとされる北東部と西部でその傾向が強い（図表6）。一方、中西部と南部では「わからない」の回答がもっとも多い。米国中央部は“風の回廊”（Wind Corridor）と呼ばれ風力発電が盛んな地域もあるが、全般的に環境意識は低いとされる。対米ビジネス戦略の柱に“環境”を据えようとする際に、このように地域ごとの微妙な意識の違いには留意する必要がある。

<米国民の環境意識の高まり>

- CARS は当初の事前予想を大幅に上回る結果に。小型車を選ぶ傾向は米国で間違いなく強まっている【輸送用機器】。
- 小売向け電気・電子機器の外装パーツについて、「いかにグリーンか」「再生可能か」という環境関連の問い合わせが増えている【電気・電子部品】。
- 企業や官公庁、自治体から、環境に配慮した製品の購入希望が届く。低消費電力、含有化学物質などが入札条件になることもある。同時に一般消費者の意識も高まり、環境絡みの問い合わせが2008年に比べて激増。環境配慮製品のビジネスチャンスと捉えている【電気機械・電子機器】。
- 瓶のリユース（再使用）を売りにしたアルコール飲料があり、話題【食品・農水産加工】。

<環境ビジネスのチャンス拡大>

- 環境ビジネスへの注目度は高まり、商談数も増加【機械メーカー】。
- 環境ビジネスのチャンスが増えていると感じる。とくに太陽電池、風力発電用風車、リチウムイオン電池等の素材、バイオマス系の素材など【繊維】。
- 太陽電池、リチウムイオン電池、発光ダイオード（LED）、バイオマスに注目【化学品】。
- 太陽光、LED関連の部品でチャンスが増えてくることを期待【電気・電子部品】。
- 石油・石炭を原料とする火力発電で生じる、窒素酸化物等の有害物質を除去する触媒の製造工場をすでに建設。稼動に至っていなかったが、触媒への需要増を受けて2010年春

より稼働を開始予定【一般機械】。

- 海水浄化、水の再利用技術にチャンス【一般機械】。
- 二酸化炭素回収・貯留（CCS）、発電・送配電・蓄電池を含むスマートグリッド、各種省エネ機器で事業機会を拡大したい【電気機械・電子機器】。
- 今後“エコ”意識の高まりから、製品容器の素材を発泡スチロールから紙に変えるような動きがでてくる可能性【食品・農水産加工】。
- 太陽電池産業の潜在需要は欧州が米国より大きい。米国の市場開拓はこれからで今春に調査部隊を設置したところ【化学品】。

<環境対応車など、自動車関連>

- FFV（ガソリンとエタノールの混合燃料が使用可能な車）やGDI（ガソリン直噴）、HEV（ハイブリッド電気自動車）関連技術などの省燃費・環境改善技術のビジネスは増えている。ただし、こうした直接省燃費につながるエンジン関連技術だけでなく、エアコンなどの車体部品もエネルギーロスを低減することで省燃費に貢献【輸送用機器部品】。
- 電気自動車のブレーキシステムが従来の自動車用から変わり、当社製品の交換率が低下する点で、環境対応車の増加は当社にとって脅威【輸送用機器部品】。
- 従来の油圧式に比べエネルギー効率に優れ装置が小型かつ軽量の電動パワーステアリングに注目【輸送用機器部品】。
- オバマ政権の環境関連政策を注視していくとともに、成長が見込まれるバッテリー、キャパシター（電気を一時的に貯めておく部分）および周辺部品などの環境関連部品については積極的に生産・販売を強化していく【輸送用機器部品】

<米国政府の環境シフト鮮明に>

- オバマ政権が発表した燃費規制の強化への対応で、研究開発関連の投資を増やしている【輸送用機器】。

5. 保護主義に対する警戒レベル、じわりと増加。労働コストの上昇にも懸念

保護貿易主義に対する懸念は、前年に比べてじわりと高まってきた（図表7。38.1%→49.3%）。2009年米国再生・再投資法に盛り込まれたバイアメリカン条項以外にも、ビザ取得の難しさ、物流セキュリティ規制の強化（10+2ルール）、食品業界に影響の大きい畜肉等を含む製品の輸入規制強化など、国際ビジネスを展開するうえで、さまざまな支障が生じている（図表8）。

ヘルスケア改革の影響については、「雇用主負担が増える」が51.4%（図表9）。企業は労働コストの上昇圧力として警戒する。

<バイアメリカン関連>

- 公共工事案件でバイアメリカン条項が盛り込まれ、急遽サプライチェーンの見直しを迫られるケースがある【機械】。
- 運輸関係のプロジェクトに参入するに際し、米国製の基準を満たすために生産体制を一工夫する必要が生じた【一般機械】。
- 米国政府に納入する親会社への部品供給で、輸入品を使いにくくなる。親会社がバイアメリカンを重視し、米国製部品を優先的に調達することを懸念する【電気・電子部品】。
- 実害はないが、バイアメリカンの適用対象となる鋼構造物建設事業が、日本企業にとって参入しにくくなるおそれがある【一般機械】。
- 目に見える被害はないが、懸念する【電気機械・電子機器】。
- 新車買い替え支援プログラム（CARS）では当初、対象をビッグスリーの車に限定しようという提案があった。バイアメリカンの議論には警戒している【輸送用機器】
- 当社の製品の多くは米国製であり問題ない。自動車関連では輸入の多い韓国メーカーの方がより影響を受けるのではないかと【輸送用機器部品】。
- 米国産大豆で製品を製造し海外に輸出しているため影響はない【食品・農水産加工】。

<畜肉を含む製品の輸入規制の強化等（以下、食品・農水産加工メーカーのコメント）>

- やむを得ず畜肉エキスを除いた製品を米国用に製造しているが、味が変わってしまう。
- あきらめるしかない。日本で配合の変更が可能な商品は、非動物系の原材料だけに切り替え、変更不可能な商品は顧客には申し訳ないが米国では販売しない。
- 規制強化が施行された今年6月22日以前に、蓄肉エキスを含む製品は輸入できないという前提で準備してきた。

<物流セキュリティ規制の強化>

- 2009年1月26日から罰則付の本格適用が始まる「10+2ルール」（注1）について、税関当局がどのくらい取締りを厳しく行うのかが心配。また C-TPAT（注2）に参加しないと当局から目を付けられないのが心配【食品・農水産加工】。

（注1） 輸入者に10項目、船社に2項目の事前の情報提供を求める。

（注2） テロ行為防止のための税関・産業界パートナーシップ。2002年4月から実施。

セキュリティ面のコンプライアンス（法令順守）に優れた輸入者などに対し、検査率の減少などの優遇措置を施す。

- 「10+2ルール」など食品輸入に関する規制が厳しくなっており、担当者の業務負担が大変増えている【食品・農水産加工】。
- C-TPATに参加したものの、当局から受ける実地検査の準備、事後の対応で相当な時間と費用がかかっている【食品・農水産加工】。
- 農務省や食品医薬品局（FDA）の検査が厳格化し、商品が止められるケースが最近多い【食品・農水産加工】。

6. 消費大国の魅力は変わらず。しかし、かつてほどの勢いは期待できない

回答者の79.0%が「消費は回復するものの、景気後退前ほどの水準には戻らない」とみる（図表10）。1,000兆円規模の世界最大の米国消費市場の魅力は、今後も続く。しかし、近年の過剰消費を下支えした資産バブルが崩壊し、所得の伸びは緩やかで、貯蓄率が高止まりするなか、GDPの7割を占める個人消費の割合が数%ポイント程度は減っていくとみられている。米国の消費行動の変化が、日系企業社員の現地感覚からも窺えた。

- 日本など主要先進国が人口減少で市場が縮小するなか、人口増が続く米国市場はやはり魅力的。ただし、市場に入り込むためには地道なマーケティングと製品の強みが必要【食品・農水産加工】。

以上

調査の方法、留意点等

1. 調査対象

「日系進出企業」の定義は、直接出資および間接出資を含めて「日本の親会社の出資比率が10%以上のもの」。例えば、日本親会社の出資比率20%の在米の子会社をA社、A社の出資比率50%の子会社をa社とすれば、a社に対する日本の親会社の出資比率は10% $[0.2 \times 0.5 \times 100]$ となり、a社は「日系進出企業」となる（a社は日本の親会社との関係では孫会社）。曾孫会社についても同様。

2. 調査方法

ジェトロの米国6事務所（ニューヨーク、サンフランシスコ、ロサンゼルス、シカゴ、ヒューストン、アトランタ）を通じて、回答者の電子メールアドレスにアンケート調査フォーム画面を掲載したインターネット・アドレス（URL）を通知し、この画面で直接回答を入力してもらう。

3. 調査時点

2009（平成21）年7月～8月

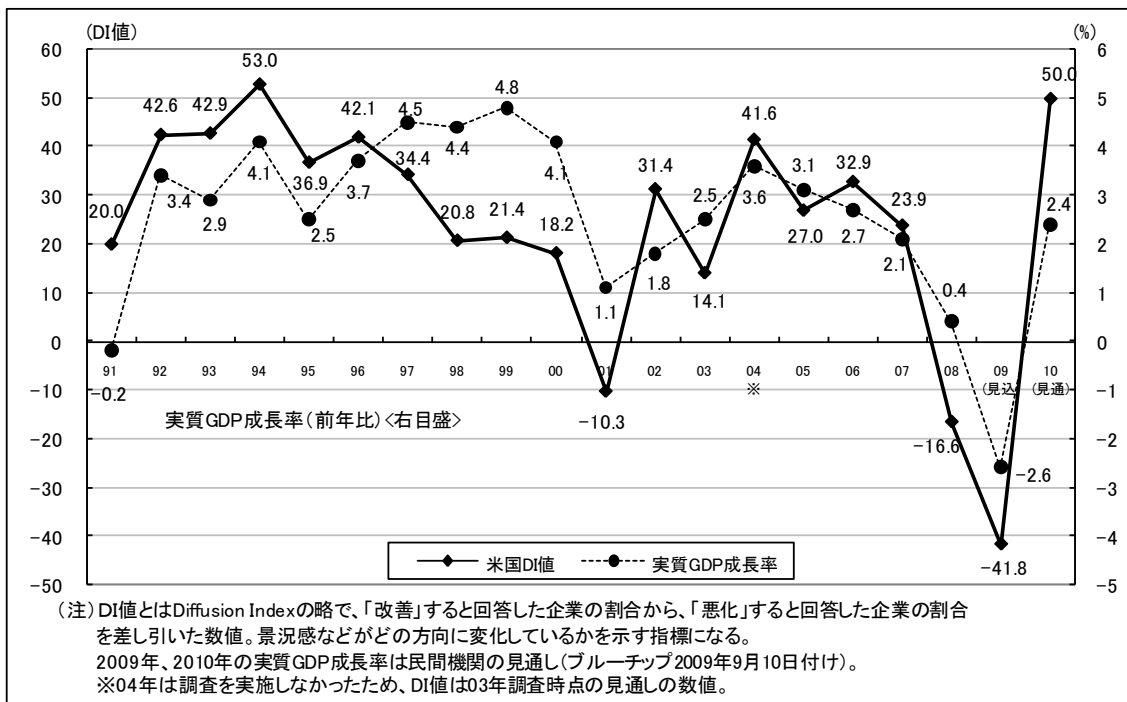
4. 回収状況

在米の日系製造業の代表企業（統括企業）1,262社に電子メールもしくはファックスで調査を依頼、889社から有効回答を得た。回収率は70.4%。

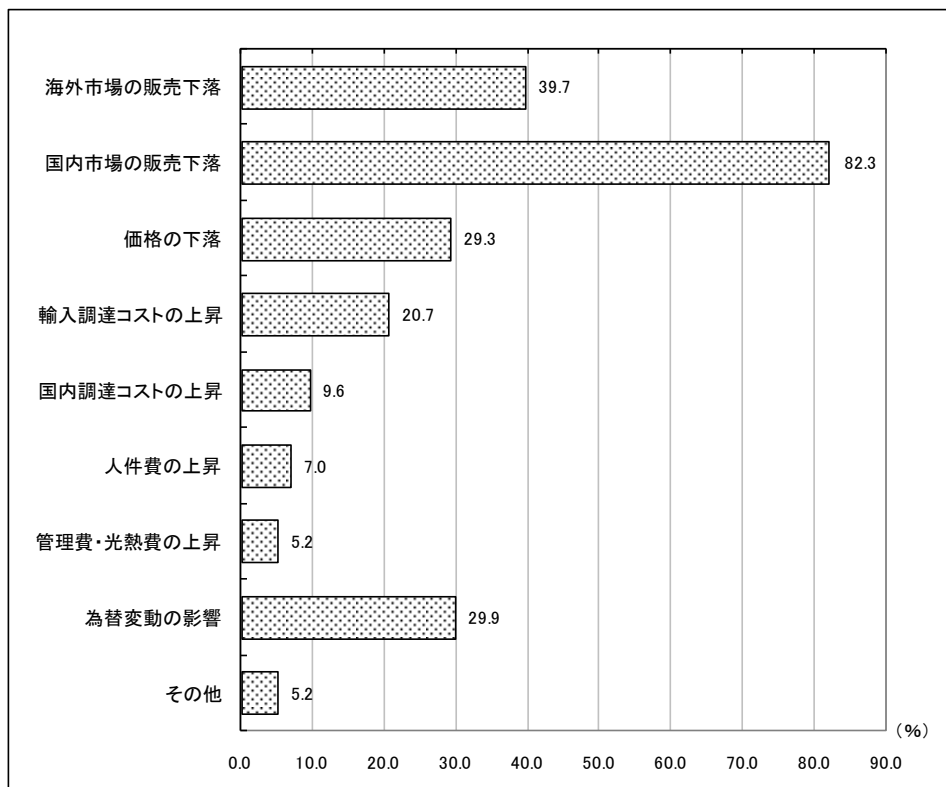
（注）企業数は、ジェトロ各事務所が信頼できると思われる情報ソースを用い、各企業の協力のもと集計したが、情報の完全な正確性・網羅性を保証するものではない。

以上

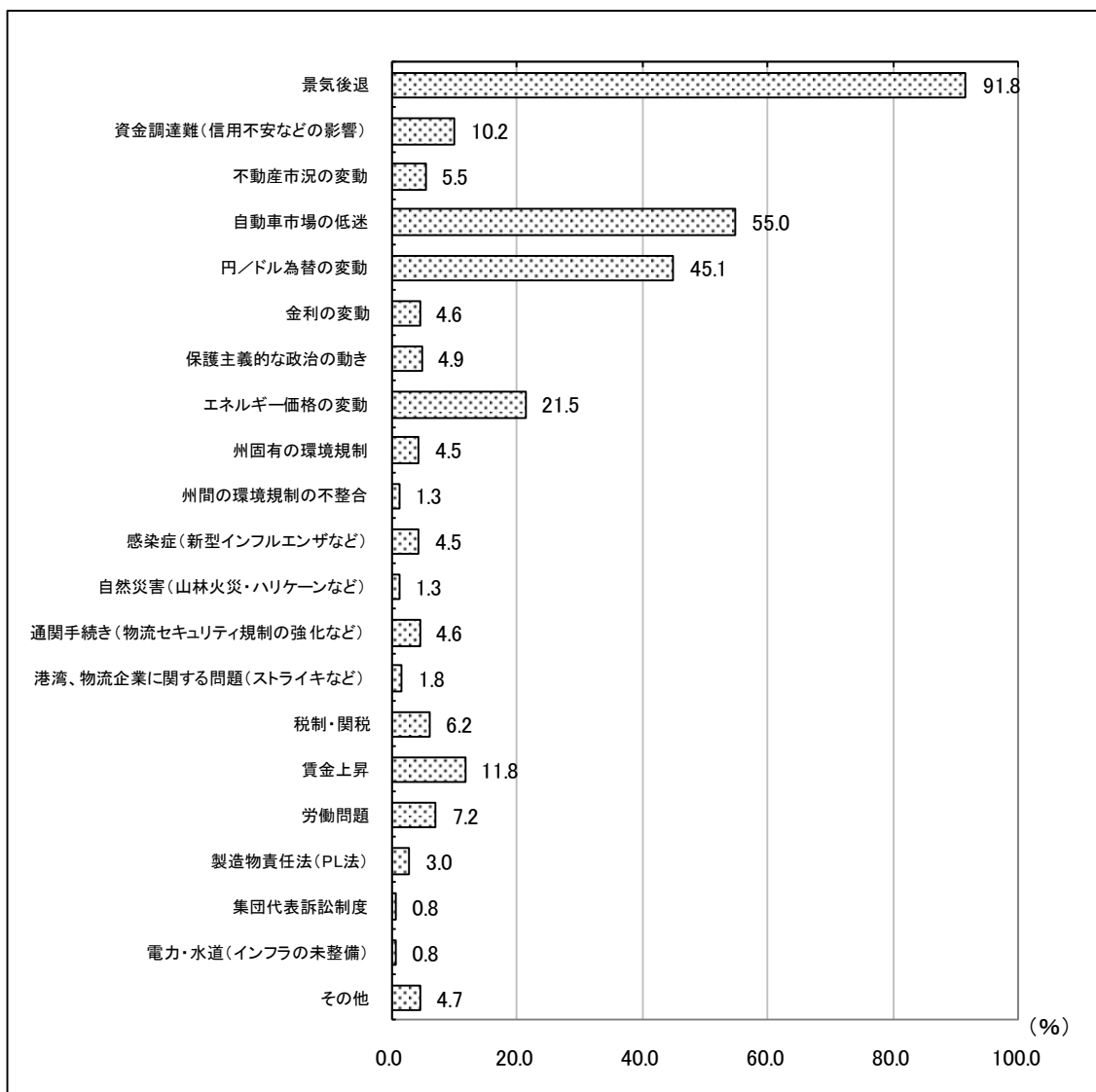
図表1：DI値でみた営業利益の推移と実質GDP成長率



図表2：2009年の営業利益が前年よりも「悪化」する理由（複数回答）



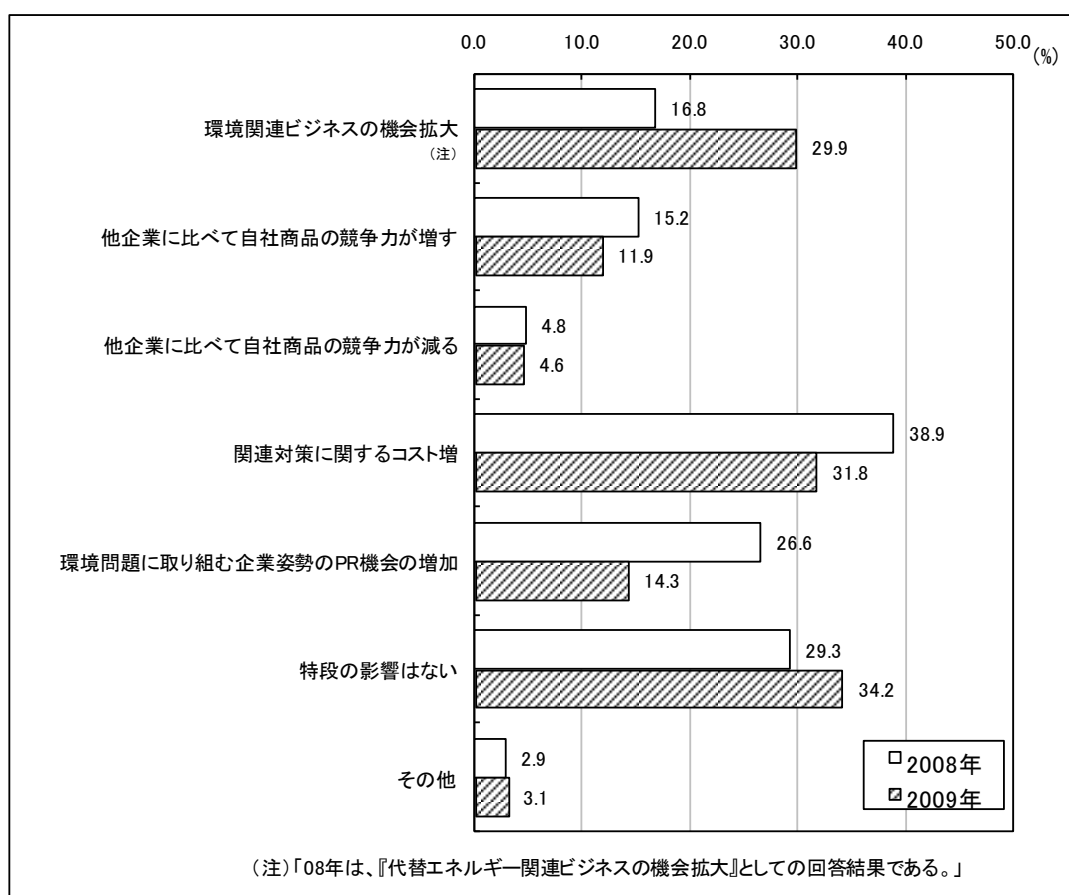
図表3：国内でのビジネス上、障壁・問題・リスクとなっている項目



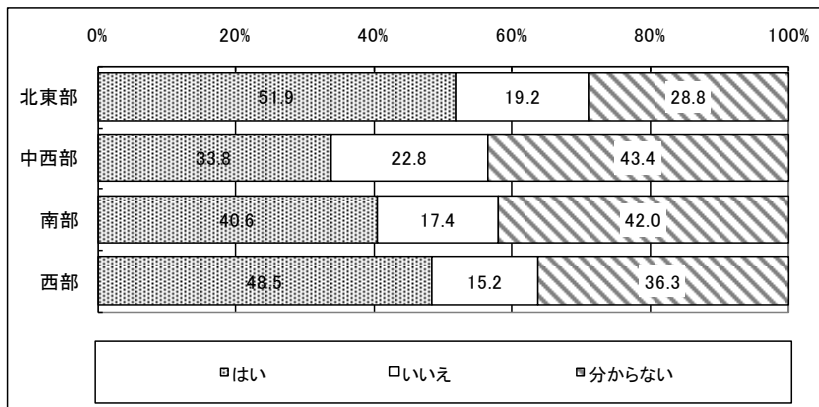
図表4：明暗分かれる自動車産業と食品・農水産加工産業

	全産業平均	輸送用機器	輸送用機器部品	食品・農水産加工
営業利益見込み	黒字：35.5%	<u>黒字：23.8%</u>	<u>黒字：18.7%</u>	黒字：66.7%
	赤字：42.4%	<u>赤字：57.1%</u>	<u>赤字：62.6%</u>	赤字：18.1%
2008年と比較した 2009年の営業利益	改善：20.0%	改善：23.8%	改善：20.8%	改善：42.5%
	悪化：61.8%	悪化：57.1%	<u>悪化：67.4%</u>	悪化：24.7%
現地従業員数 (過去1年)	増加：8.5%	<u>増加：0.0%</u>	<u>増加：1.8%</u>	増加：32.4%
	減少：66.2%	<u>減少95.5%</u>	<u>減少：91.9%</u>	減少：13.5%
2008年と比較した 2009年の設備投資	増加：12.9%	<u>増加：9.5%</u>	<u>増加：7.7%</u>	増加：36.6%
	減少：55.9%	<u>減少：76.2%</u>	<u>減少：73.2%</u>	減少：16.9%
注：斜め・下線部分は、全産業平均よりも悪化している値				

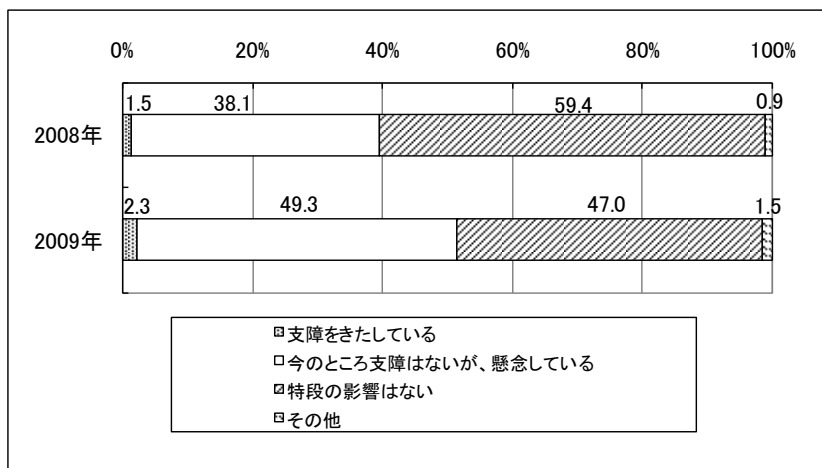
図表5：気候変動問題、環境問題が今後に与える影響



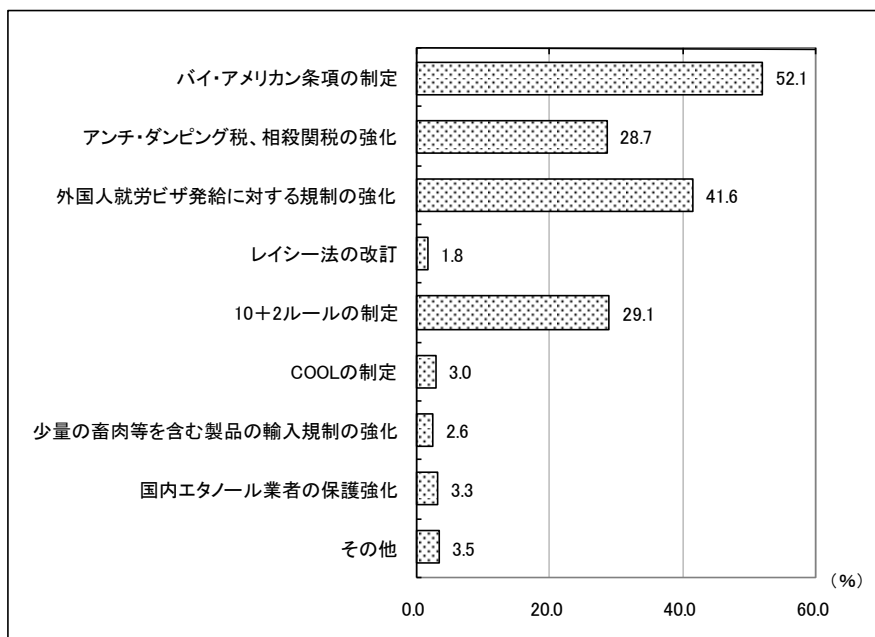
図表6：今後環境ビジネスが経済のけん引役になるか



図表7：貿易保護主義的な流れが与える影響



図表8：影響のある保護貿易主義的傾向のある政策

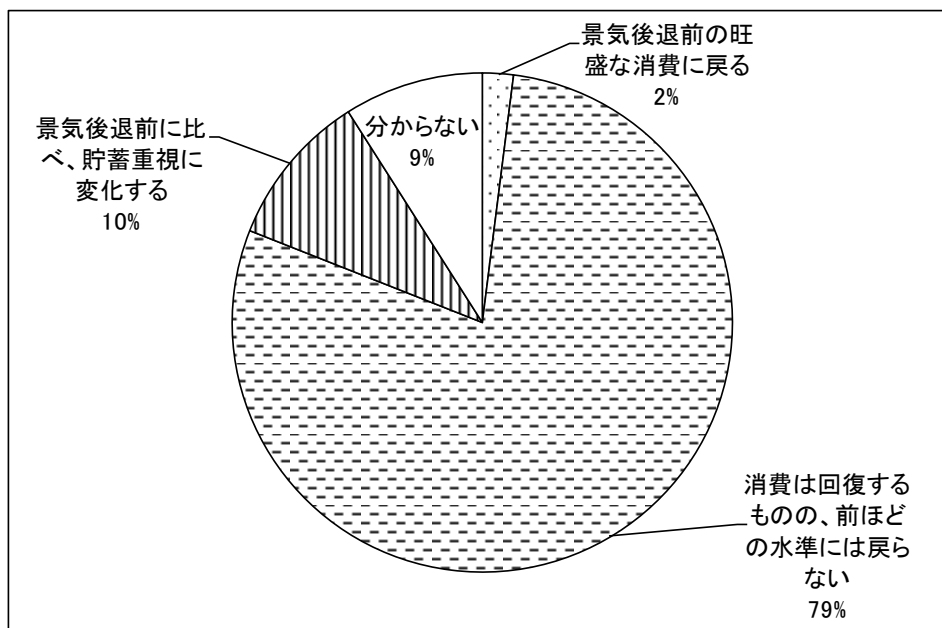


図表9：ヘルスケアの強化により雇用主負担が増える

上段：回答企業数（社）、下段：構成比（%）

	ヘルスケアの強化で雇用主負担が			
	有効回答	増える	増えない	分からない
総数	883 100.0	454 51.4	108 12.2	321 36.4
食品・農水産加工	72 100.0	42 58.3	5 6.9	25 34.7
繊維（紡績・織物・化学繊維）	8 100.0	3 37.5	1 12.5	4 50.0
衣服・繊維製品	3 100.0	2 66.7	-	1 33.3
木材・木製品（家具・インテリア製品を除く）	2 100.0	2 100.0	-	-
家具・インテリア製品	3 100.0	1 33.3	-	2 66.7
紙・パルプ	5 100.0	2 40.0	2 40.0	1 20.0
化学品、石油製品	83 100.0	39 47.0	7 8.4	37 44.6
プラスチック製品	21 100.0	11 52.4	3 14.3	7 33.3
医薬品	6 100.0	3 50.0	3 50.0	-
ゴム製品	17 100.0	4 23.5	1 5.9	12 70.6
窯業・土石	14 100.0	7 50.0	1 7.1	6 42.9
鉄鋼（鋳鍛造品を含む）	32 100.0	16 50.0	5 15.6	11 34.4
非鉄金属	16 100.0	8 50.0	-	8 50.0
金属製品（メッキ加工を含む）	36 100.0	16 44.4	3 8.3	17 47.2
一般機械（金型・機械工具を含む）	75 100.0	36 48.0	11 14.7	28 37.3
電気機械・電子機器	50 100.0	20 40.0	10 20.0	20 40.0
電気・電子部品	70 100.0	35 50.0	13 18.6	22 31.4
輸送用機器（自動車・二輪車）	22 100.0	11 50.0	2 9.1	9 40.9
輸送用機器部品（自動車・二輪車）	221 100.0	125 56.6	24 10.9	72 32.6
精密機械	35 100.0	19 54.3	3 8.6	13 37.1
医療機器	1 100.0	1 100.0	-	-
印刷・出版	1 100.0	1 100.0	-	-
その他製造業	90 100.0	50 55.6	14 15.6	26 28.9

図表 10：今後の米国の消費行動の変化



資料：2009年在カナダ・日系企業の経営実態調査 要旨、図表

以下、箇条書き（【 】内で業種表示）部分は、ジェトロが8月末から9月上旬にかけて在カナダ・日系企業（輸送用機器部品、一般機械、木材・木製品、紙・パルプ等）に対し面談・電話等により得たコメントの一部である。

1. 2009年の景況感は金融危機が発生した08年を下回り、過去最低に。

それでも「赤字」一色の在米日系企業と異なり、多数は「黒字」を確保。

在カナダ・日系企業（製造業・非製造業）は09年、景気後退を受けた深刻な需要不足、販売低迷の直撃を受けた。景況感を示すDI値（調査年の営業利益が前年比で「改善」した割合から「悪化」した割合を引いた数値）は、調査開始以来（※）最低を記録した。（図表1）。（※）景況感に関するアンケートは97年から実施

営業利益の悪化要因は、「国内市場の販売下落」（64.3%）が最も多い（図表2）。そのほか「海外市場の販売下落」（46.9%）、「為替変動の影響」（44.9%）と続く。

設備投資は前年比で「減少」が「拡大」を上回り、現地従業員の雇用は過去1年間「横ばい」「減少」基調にあった。ただし、「黒字」が「赤字」を依然上回るなど、「赤字」一色となった在米日系企業ほどは痛んでいないことが窺える。

最大のビジネスリスクとして、85.9%が「景気後退」を挙げる。続いて「為替変動」（66.5%）、「自動車市場の低迷」（48.8%）、「エネルギー価格の変動」（22.4%）と続く（図表3）。為替変動については、資源高に伴いカナダ・ドルが強くなると、対米輸出にマイナス影響を及ぼすリスクが生じる。

- 市場は底を打った感があるが、以前のように回復するとは考えられない【木材・木製品】。
- 底は打ったが本格回復にはほど遠い【製紙】。
- 昨年後半よりパルプ市況が低迷していたが、今年6月ぐらいから回復。中国の需要が増加し価格が回復してきた。投資は必要最小限に絞って実施【紙・パルプ】。
- 米ドル建てで売上が上がってくるため、カナダ・ドル高は利益の減少を招く。原油価格の上昇とともにカナダ・ドルが上昇することを懸念【輸送用機器部品】。
- 対米輸出：カナダ国内向け販売＝4:1の割合でビジネスを展開。米国市場の推移と為替の影響に経営が大きく左右される【輸送用機器部品】。
- 部品調達はほぼ米国からなのでカナダ・ドル高は有利に働く【輸送用機器部品】。

2. 市場低迷の直撃を受けた自動車産業

自動車・同部品産業は、市場低迷の直撃を受けた（図表4）。輸送用機器では「赤字」（28.6%）が「黒字」（14.3%）を上回り、輸送用機器部品も「赤字」（41.2%）と「黒字」

(47.1%) が拮抗する。輸送用機器メーカー回答7社のうち6社で、営業利益が前年比で「悪化」した。その理由はほぼ全社が「国内外市場の販売下落」を挙げる。北米自動車産業の開発・製造・販売は米加間で密接に展開されている。米国自動車市場の低迷が在カナダ日系企業の経営にも大きな下押し圧力となった。足元では緩やかに回復する動きもあるが、本格回復までにはまだ時間を要しそうだ。

<操業の短縮、人員整理>

- 最盛期の180人から期間工を減らし、一時期110人に。現在は販売増、在庫減の効果から人員はほぼ以前の状態に戻った【輸送用機器部品】。
- 期間従業員は解雇、正規従業員にはワークシェアリングを活用【輸送用機器部品】。

<自動車市場の見通し>

- 足元では利益は回復。しかし、米国の景気刺激策でどれだけ自動車の需要が喚起されているのかが読めない【輸送用機器部品】。
- 生産される車種に変化があるとみており、現在の設備では生産できない製品の需要が出てくる可能性がある。このため、生産力の増強というよりは、設備の入れ替え目的の設備投資の必要性を検討【輸送用機器部品】。
- 当社内のコンセンサスは緩やかに回復するものの、1~2年で景気後退前の状況に戻ることはない【輸送用機器部品】。
- いまのところ景気が上向きになったという自覚はない。来春まで今の状況が続くとみている【輸送用機器部品】。
- 2010年半ばから年末まで回復しないとみている。ここ数年、日系企業の経営判断が極端にスローになってきた。現地法人だけの判断で設備投資はできないので、実際に投資に着手するまでには相当な時間がかかる【一般機械】。
- 北米拠点の中ではカナダは落ち込みがほとんどなかった。ただ北米市場全体でみれば2011年まで回復しないだろう【輸送用機器部品】。

3. 「底」は2009年、2010年は「改善」

2010年の景況感（見通し）は、前年からの回復幅では過去最大となる勢い（図表1）。「悪化」の割合が圧倒的に少なく、“底は2009年”が通り相場だ。これは、経済成長率（08年0.5%→09年△2.3%→10年1.6%〔09、10年の数値はIMFによる7月予測〕）の実績・予測におおむね沿った予測である。ただし、完全な回復までは時間を要しそうだ。

現地従業員は過去1年間「減少」、今後は「横ばい」基調となる見通し。各社は2009年、生産活動が可能なギリギリの線、極限までスリム化を断行した。

- 人員増のためには訓練期間が必要。直ちに増やせる訳ではない【輸送用機器部品】。

4. 環境ビジネスに対する強い期待

「環境ビジネスが経済のけん引役になる」との回答が全産業平均で「ならない」を上回る。とくに非製造業での期待が大きい（図表5）。一方で製造業を中心に「分からない」の回答も多い。いまだ環境ビジネスの潜在性、有望度が十分あるとは見極められていないようだ。

- 環境に配慮した住宅用部材を、日本から輸入できないかにつき検討中【木材・木製品】。
- 6月に連邦政府が、紙・パルプ工場のエネルギー効率の改善投資に対する補助金を決定。当該補助金を受けられる投資について検討中（時期は2010年以降）【紙・パルプ】。

5. 米国の保護貿易主義に懸念

回答者の51.8%が米国での保護貿易主義に懸念を示す。2009年米国再生・再投資法に盛り込まれた「バイアメリカン」条項に対する懸念が圧倒的だ。そのほか、「物流規制ルールの強化（10+2ルール）」「ビザ取得の難しさ」「アンチ・ダンピング税、相殺関税の強化」なども懸念されている（図表6）。

以上

調査の方法、留意点等

1. 調査対象

「日系進出企業」の定義は、直接出資および間接出資を含めて「日本の親会社の出資比率が10%以上のもの」。例えば、日本親会社の出資比率20%の在米の子会社をA社、A社の出資比率50%の子会社をa社とすれば、a社に対する日本の親会社の出資比率は10% $[0.2 \times 0.5 \times 100]$ となり、a社は「日系進出企業」となる（a社は日本の親会社との関係では孫会社）。曾孫会社についても同様。

2. 調査方法

ジェトロのカナダ2事務所（トロント、バンクーバー）を通じて、回答者の電子メールアドレスにアンケート調査フォーム画面を掲載したインターネット・アドレス（URL）を通知し、この画面で直接回答を入力してもらう。

3. 調査時点

2009（平成21）年7月～8月

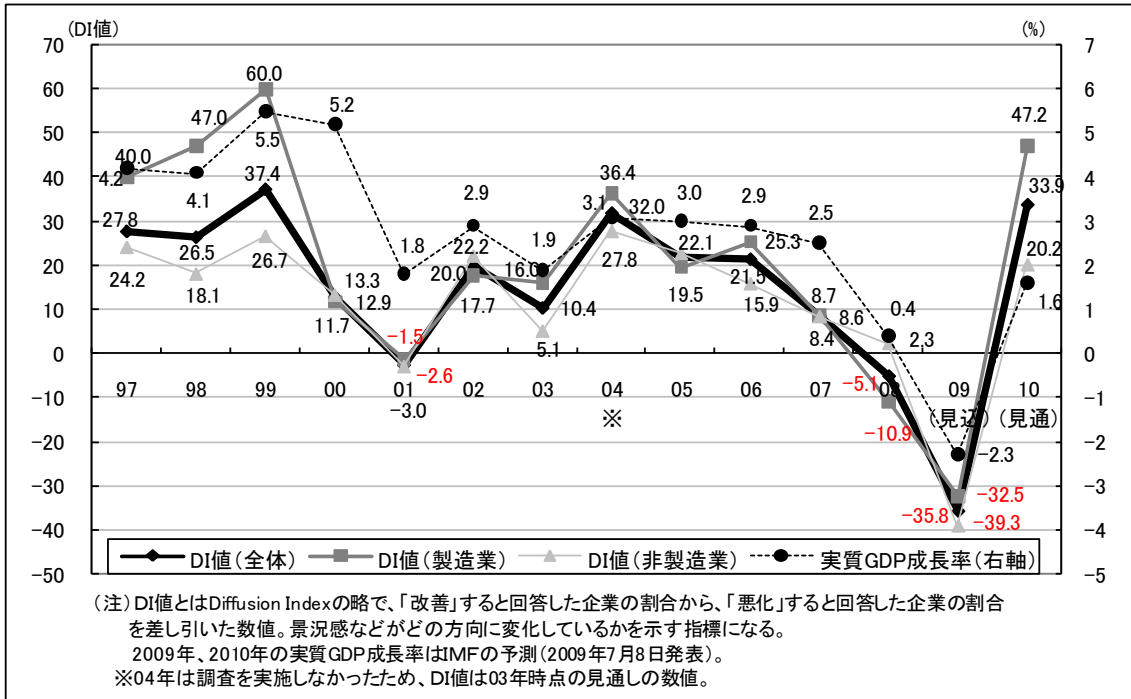
4. 回収状況

在カナダの日系企業（製造業および非製造業の統括企業）261社に電子メールもしくはファックスで調査を依頼、173社から有効回答を得た。回収率は66.3%。

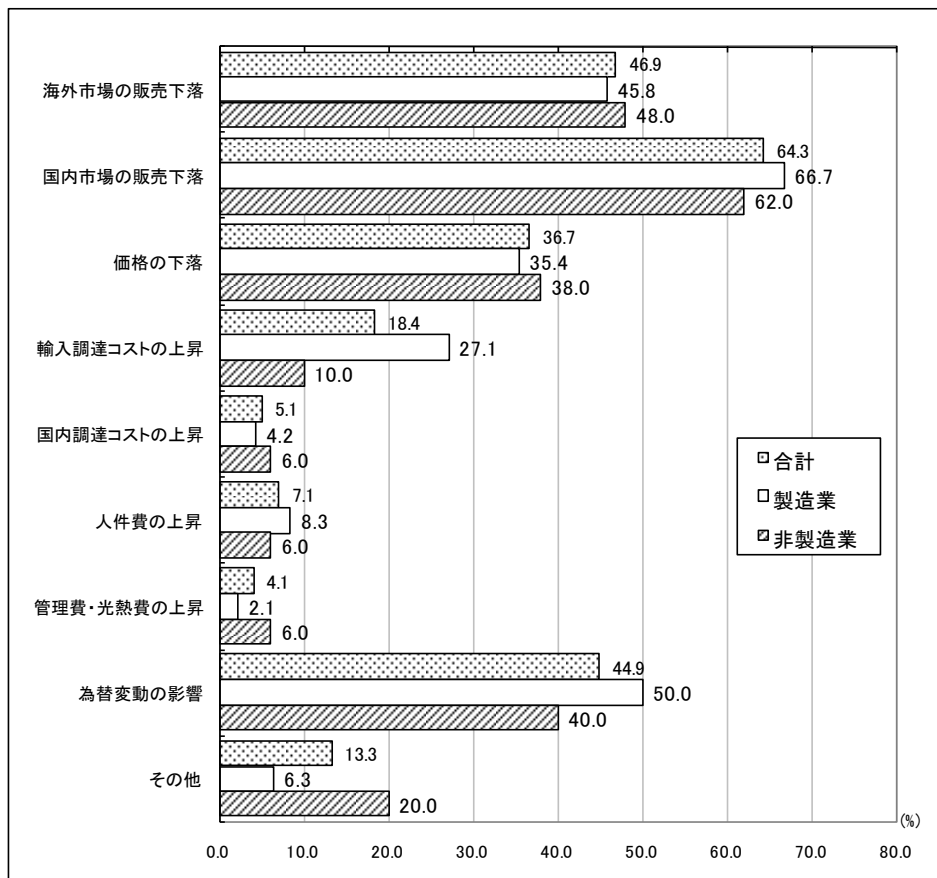
（注）企業数は、ジェトロ各事務所が信頼できると思われる情報ソースを用い、各企業の協力のもと集計したが、情報の完全な正確性・網羅性を保証するものではない。

以上

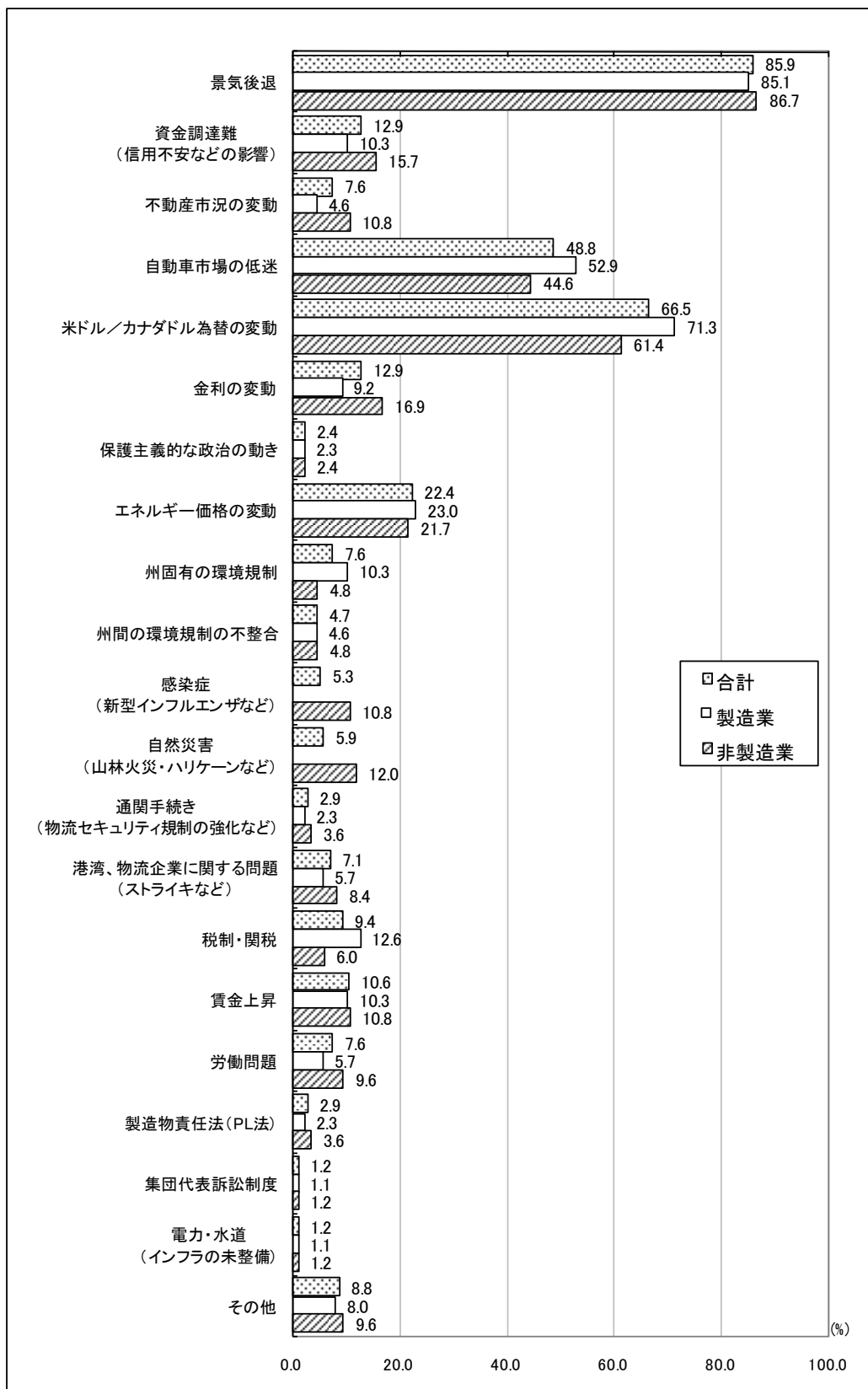
図表1：DI値でみた営業利益の推移と実質GDP成長率



図表2：2009年の営業利益が前年よりも「悪化」する理由（複数回答）



図表3：国内でのビジネス上、障壁・問題・リスクとなっている項目



図表4：苦境に見舞われる自動車産業

	全産業平均	輸送用機器	輸送用機器部品	【参考：米国】 全産業平均
営業利益見込み	黒字：51.5% 赤字：26.3%	<u>黒字：14.3%</u> <u>赤字：28.6%</u>	<u>黒字：47.1%</u> <u>赤字：41.2%</u>	黒字：35.5% 赤字：42.4%
2008年と比較した 2009年の営業利益	改善：21.8% 悪化：57.6%	<u>改善：14.3%</u> <u>悪化：85.7%</u>	改善：35.3% 悪化：47.1%	改善：20.0% 悪化：61.8%
現地従業員数 (過去1年)	増加：10.8% 減少：39.8%	増加：28.6% 減少：28.6%	増加：17.6% <u>減少：70.6%</u>	増加：8.5% 減少：66.2%
2008年と比較した 2009年の設備投資	増加：9.2% 減少：50.8%	<u>増加：0.0%</u> <u>減少：66.7%</u>	増加：12.5% <u>減少：75.0%</u>	増加：12.9% 減少：55.9%

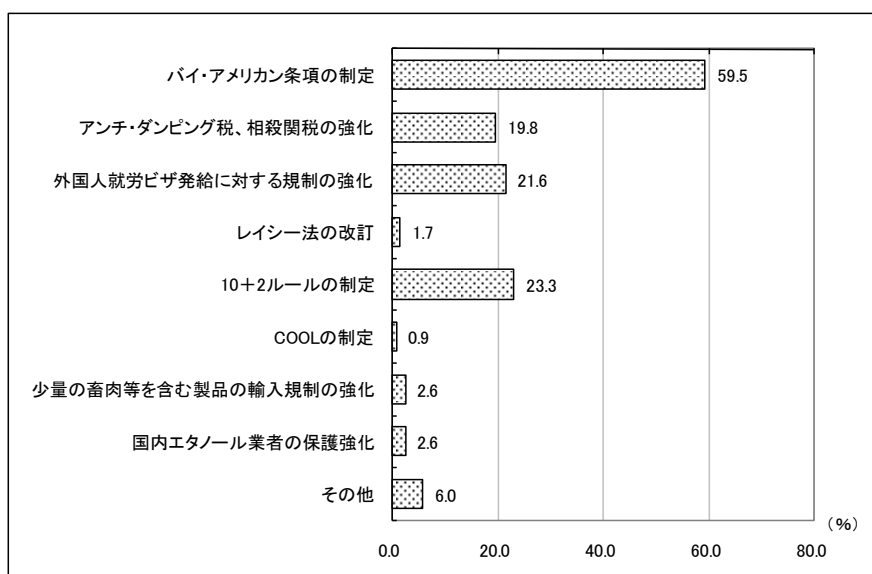
注：斜め・下線部分は、全産業平均よりも悪化している値

図表5：今後環境ビジネスが経済のけん引役になるか

上段：回答企業数（社）、下段：構成比（%）

	有効回答	はい	いいえ	分からない
総数	172 100.0	78 45.3	26 15.1	68 39.5
製造業	87 100.0	33 37.9	13 14.9	41 47.1
非製造業	85 100.0	45 52.9	13 15.3	27 31.8

図表6：影響のある保護貿易主義的傾向のある政策



以上