

JAMA Canada Report

A Newsletter on the Canadian Automotive industry

www.jama.ca

2009年1月Vol. 10, No.1

カナダでの販売低迷、米国需要減退がオンタリオの生産に打撃

深刻化する世界的な新車需要の不振が、11月、カナダを襲い、軽量自動車販売は10万5221台と10.3%落ち込んだ。2008年の1～10月期のカナダの自動車販売は、かなり堅調で、10月末まで、前年比1.4%増で推移していた。米国とは違い、カナダは、サブプライム危機や消費者への貸し渋りといった問題に悩まされることなく、さらに、カナダの銀行業界は基本的に健全だ。しかし、米加の経済が緊密に統合されているため、カナダは、米国で始まり世界中に広がった不況の影響を受けることは避けられなかった。カナダで生産される自動車の80%以上が米国市場への輸出向けであることから、米国の新車販売の急落が、カナダの生産に直接の影響を与えている。

カナダでの乗用車販売は、11月、前年比11.9%、軽量トラックの販売は、8.7%ともに減少した。デトロイトの自動車メーカーの販売は、あわせて14.9%落ち込んだが、GMとクライスラーがそれぞれ23.4%、16.0%と急落した一方、フォードはなんとか1.3%とわずかながらの販売増を確保した。11月、日本車ブランドの軽量自動車販売は全体的に、7.1%減少し、3万5663台となった。ホンダ・カナダの販売が11月、32.6%と大きく下がった一方、その他すべてのJAMA Canada加盟各社は、同月、販売増を記録した(三菱：25.8%増、スバル：18.5%増、スズキ：16.6%増、マツダ：

6.6%増、トヨタ：1.9%増、日産：1.5%増)。韓国車と欧州車メーカーの11月の販売も、各社まちまちであった。

1～11月期、カナダ全体の軽量自動車販売は、前年比をわずかに0.5%上回る154万1563台となった。乗用車販売は、5.2%増の84万9838台、軽量トラック販売は、4.7%減の69万1725台であった。デトロイト・スリー全社の販売は、6.9%減の74万182台で、市場シェアは、前年の51.9%から48%へと下降した。11月末までの日本車メーカー全体の販売は、9.2%増の58万2848台で、市場シェアは37.8%となった。

カナダの販売トップ10

2008年の1～10月期のベストセラーは、「エントリーレベル(サブコンパクト車、コンパクト車、軽量トラックを含む)車」で、その他すべての自動車セグメントは、販売減を記録した。エントリーレベル車の販売は、79万6469台と8.9%上昇し、市場の51.7%を占め、「ミッドサイズ/ファミリーレベル」車シェアの2倍以上となった。

日本車ブランドは、同時期、6車がトップ4を含むトップ10入りした。(ホンダ・シビック、トヨタ・カローラ、マツダ3、トヨタ・ヤリス)。シビックは、過去10年連続でカナダのトップセラーとなっており、シビックとカローラの販売は、それぞれ前年同期比8%、44%の上昇を見た。

目次と主な内容

カナダが不況に入っていくにつれ、11月の新車販売減少	1
政治最新情報	
1. ハーパー首相の脆弱な少数与党政府	4
2. カナダの自動車産業に金融支援が提示される	5
メンバーニュース	
1. ホンダのエンジン工場が生産開始	5
2. トヨタがオンタリオ州ウッドストックに新しい組立工場を開設	6
評論	
米国市場の衰退がカナダの自動車雇用に与える影響	7

生産

	Jan-Nov 2008	Jan-Nov 2007	(%)
HONDA (HCM)	362,354	365,913	-1.0
TOYOTA (TMMC)	273,412	290,459	-5.9
CAMI	119,155	164,371	-27.5
合計	754,921	820,743	-8.0

輸出

	Jan-Nov 2008	Jan-Nov 2007	(%)
HONDA (HCM)	280,503	286,379	-2.1
TOYOTA (TMMC)	183,504	229,974	-20.2
CAMI	99,386	137,324	-27.6
合計	563,393	653,677	-13.8

輸入

	Jan-Nov 2008	Jan-Nov 2007	(%)
JAPAN	231,995	221,397	4.8
U.S./MEXICO	180,565	207,210	-12.9
合計	412,560	428,607	-3.7

出所：JAMA, JAMA Canada

生産

北米の自動車産業が緊密に統合されているため、米国の自動車産業の深刻な落ち込みが、カナダにも明らかに影響を及ぼしている。特に、デトロイト自動車メーカーのカナダ工場や、そのカナダ部品サプライヤーへの影響は大きい。米国での自動車販売の激減は、特に、カナダにおける大型車の生産に影響を与えているが、ホンダやトヨタを含むすべての自動車メーカーが、11月末までを通して、生産量を下げている。カナダ全体の軽量自動車生産は、2008年1月から11月末まで、前年同期を46万台下回る、194万台と19.5%減少した。乗用車生産は、12.2%減の113万台、軽量トラック生産は、27.9%減の80万9017台となった。

もっとも大きく生産を下げたのはGMで、2007年の1～11月期の76万6821台から43万4065台と43.4%の落ち込みとなった。GMカナダでの軽量トラック生産は前年同期比66.3%減と深刻な打撃を受け、オシャワのGMトラック工場は、2007年の3交代から、現在1交代で操業している。相対的に、フォードとクライスラーの状況はまして、同時期、フォードの軽量自動車生産は、9.4%減の29万

カナダにおける日系各社販売台数

Company	Jan-Nov 2008			Jan-Nov 2007			変化(%)		
	Cars	Trucks	Total	Cars	Trucks	Total	Cars	Trucks	Total
HONDA	114,061	46,742	160,803	105,580	46,910	152,490	8.0	-0.4	5.5
N.A. Built	94,635	46,730	141,365	88,405	46,846	135,251	7.0	-0.2	4.5
Japan Built	19,426	12	19,438	17,175	64	17,239	13.1	-81.3	12.8
TOYOTA	153,883	60,523	214,406	129,767	56,471	186,238	18.6	7.2	15.1
N.A. Built	102,426	28,277	130,703	86,964	29,850	116,814	17.8	-5.3	11.9
Japan Built	51,457	32,246	83,703	42,803	26,621	69,424	20.2	21.1	20.6
MAZDA	67,219	13,245	80,464	67,240	14,608	81,848	0.0	-9.3	-1.7
N.A. Built	6,146	8,114	14,260	7,978	8,224	16,202	-23.0	-1.3	-12.0
Japan Built	61,073	5,131	66,204	59,262	6,384	65,646	3.1	-19.6	0.9
NISSAN	53,407	25,518	78,925	51,776	19,622	71,398	3.2	30.0	10.5
N.A. Built*	48,476	5,959	54,435	46,166	8,558	54,724	5.0	-30.4	-0.5
Japan Built	4,931	19,559	24,490	5,610	11,064	16,674	-12.1	76.8	46.9
SUZUKI	9,235	3,503	12,738	7,028	4,438	11,466	31.4	-21.1	11.1
N.A. Built	0	442	442	0	1,729	1,729	0.0	-74.4	-74.4
Japan Built	9,235	3,061	12,296	7,028	2,709	9,737	31.4	13.0	26.3
SUBARU	11,775	6,588	18,363	11,468	3,718	15,186	2.7	77.2	20.9
N.A. Built	3,837	861	4,698	4,376	672	5,048	-12.3	28.1	-6.9
Japan Built	7,938	5,727	13,665	7,092	3,046	10,138	11.9	88.0	34.8
MITSUBISHI	10,898	6,251	17,149	8,831	6,382	15,213	23.4	-2.1	12.7
N.A. Built	2,323	369	2,692	2,390	735	3,125	-2.8	-49.8	-13.9
Japan Built	8,575	5,882	14,457	6,441	5,647	12,088	33.1	4.2	19.6
TOTAL	420,478	162,370	582,848	381,690	152,149	533,839	10.2	6.7	9.2
N.A. Built	257,843	90,752	348,595	236,279	96,614	332,893	9.1	-6.1	4.7
Japan Built	162,635	71,618	234,253	145,411	55,535	200,946	11.8	29.0	16.6

* メキシコ製の販売も含む

出所：AIAMC, Desrosiers Automotive Consultants Inc.

2008 Top Selling Light Vehicles in Canada (January – Nov)

乗用車				軽量トラック					
Year to date	2008	2007	08/07	Year to date	2008	2007	08/07		
1	Honda Civic	68,904	63,787	8.0%	1	Ford F-Series	63,977	68,596	-6.7%
2	Toyota Corolla	55,535	38,574	44.0%	2	Dodge Ram	39,350	38,432	2.4%
3	Mazda3	47,531	45,905	3.5%	3	Dodge Caravan	37,587	51,512	-25.6%
4	Toyota Yaris	39,416	32,809	20.1%	4	Chevrolet Silverado	32,265	36,938	-12.7%
5	Chevrolet Cobalt	32,231	30,880	4.4%	5	GMC Sierra	32,161	37,195	-13.5%
6	Hyundai Accent	28,493	15,583	82.8%	6	Ford Escape	30,315	29,546	2.6%
7	Pontiac G5	25,314	23,861	6.1%	7	Ford Ranger	22,568	21,967	2.7%
8	Toyota Camry	23,784	26,520	-10.3%	8	Toyota RAV4	19,140	14,533	31.7%
9	Toyota Matrix	22,563	20,520	10.0%	9	Honda CR-V	18,831	18,137	3.8%
10	Ford Focus	21,963	22,376	-1.8%	10	Chevrolet Uplander	15,206	17,649	-13.8%

出所: Desrosiers Automotive Consultants Inc.

7317台、クライスラーは、8.0%減の45万3642台となっている。1～11月期、クライスラーの生産は、GMカナダを約2万台上回っている。デトロイト・スリー全社は、2009年の第1四半期、米国とカナダ両方の工場での生産のシャットダウン延長を行うと発表している。

カナダの日系自動車メーカー3社全体の軽量自動車生産は、11月末まで前年同期を約6万5000台下回る75万4921台と8.0%下降した。

ホンダ・オブ・カナダ・マニュファクチャリング(HCM)の生産は、11月末現在、1.0%減の36万2354台。ホンダは、アリソン工場でのシビックの生産を増加させている一方、パイロットの生産がアラバマに移管されたため、HCMでの軽量トラック生産は、同時期、40.9%減少した。ホンダは、リッジラインの生産も、2009年初めに、アラバマに移行する予定。

トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・カナダ(TMMC)は、2008年1～11月期、前年同期比6.1%減の27万3412台の生産を報告した。これは、主に、2008年初めにカローラ新型モデル導入のため、同車の生産が通常よりも減少したことによる。トヨタはまた、オンタリオ州ウッドストックの新工場で、11月に、RAV4の生産を開始した。北米市場の需要低迷のため、ウッドストック工場は、約1000人の労働者の1交代で操業する。市場状況が改善されれば、第2交代が加えられ、そうなれば、同工場は、年間15万台のフル稼働となり、雇用も2000人に倍増することになる。

米国市場の落ち込みは、特に、CAMIの生産に影響を与えており、11月末時点での生産は、前年同期を27.5%下回る11万9155台となった。米国の経済危機の結果、GMは、2009年の第1四半期に、CAMIでの生産をさらに削減することを発表している。

輸出

カナダの日系自動車工場からの輸出は、2008年11月末現在、13.8%減の、56万3393台となった。主に、CAMIからの輸出が27.6%、トヨタ(TMMC)からの輸出が20.2%減少したことによる。同時期、ホンダ(HCM)からの輸出は、前年同期比2.1%とわずかに減少した。カナダで生産された車両のほとんどが米国に輸出されているが、2008年の1～10月におけるカナダの国内需要が、とくにホンダ・シビックやトヨタ・カローラなどの小型低燃費車が堅調であったため、国内需要を満たすためにより多くの生産車がカナダに留まった。

輸入

11月末までの日本、米国、メキシコからの軽量自動車輸入は、前年同期比3.6%減の41万3294台となった。日本からの輸入は、4.8%微増し23万1995台、米国とメキシコからの輸入は、同時期12.5%減少し18万1299台だった。全体的に、カナダは、日本車ブランドの純輸出国となっており、2008年11月末までに、JAMA Canada会員各社が日本、米国、メキシコから輸入したよりも6万2660台多くの車両が、カナダ工場から輸出された。

政治最新情報

1. ハーパー首相の脆弱な少数与党政府

カナダは現在、過去4年間で、3回目の少数与党政府を持つ。10月14日の連邦総選挙の結果、政治的勢力の変化は比較的小さいものに留まった。スティーブン・ハーパー首相率いる保守党が、前回よりも多くの議席を持つ少数与党として、総得票率37.6%を獲得して再び政権をとったが、切望していた安定過半数の獲得は拒まれた。

保守党は、下院の総議席308議席のうち、前回よりも16議席多い143席を獲得した。過半数を獲得するには、最低155議席が必要だ。最大の敗者は、ステファン・ディオンと自由党であり、19議席を失い、総得票率が1867年のカナダ建国以来最低の26.2%に沈んだ。

新民主党(NDP)とケベック党(BQ)は、わずかながら議席を増やし、NDPは、総得票率を1%伸ばして18.2%を獲得。グリーン党は、再び、議席を得ることができなかったが、得票率は、2006年の5%から6.8%へと上昇した。

世界的な経済・金融危機に直面する中、ハーパー首相は、11月末に財務大臣が経済声明(Economic Statement)を発表した際つまずき、野党各党はこの機会を捉え、この声明を敵意のある党派心に満ちたものであると批判した。状況は、急速に政治的危機に発展した。

スティーブン・ハーパー首相率いる少数与党政府は、突如、議会の信任を失い、連立政府に取って代わられるリスクに直面した。連立政府構想は、自由党、新民主党(NDP)から成り、ケベック党(BQ)の支持を受けるといったものだった。

野党各党は、経済声明の中のいくつかの条項に激怒し、それが勢いとなって、連立構想が生まれた。表面上では、野党各党は、政府が経済危機への対応を迅速に、あるいは大胆に行っておらず、世界中の先進国が行ったような経済刺

激対策を提案していないことにたいして怒りを感じたことになっている。ダメージコントロールの必要性を認識した保守党は、引き下がり始め、経済声明の中でもっとも論議を呼ぶ3つの条項を撤回した。しかし、これは、保守党政府が下院の信任を失い、自由党とNDPに、レイムダックとなったステファン・ディオン自由党党首を首相に据えた新しい連立政権を打ち立てることを正式に発表させ、未知の領域へと押し進むことを助長するだけに終わったようだった。

しかし、政権交代は、保守党が実際に下院の信任投票で負けてからこそ起こりうる。この投票は、12月8日の月曜日に行われる予定だった。しかし、ハーパー首相は、2009年1月26日まで議会を閉会し、その日に新しい施政方針演説(Throne Speech)で議会を再開することで、カナダ総督を説得し、信任投票を避けた。ハーパー首相がいずれは、不信任投票に直面することは疑いなく、その日は、2009年予算を提出する1月27日に訪れる可能性が高い。

1週間という短い間に、カナダの政治勢力は、劇的に変わった。秋の経済声明にたいする喧騒が、野党の連立構想に火をつけ、それが少数与党の保守党政府を覆す恐れとなり続けている。それに呼応して、ハーパー首相は、連立政府におけるケベック党(BQ)の役割に焦点を当てるといふ危ない作戦で、政治的な弁舌をエスカレートさせた。自由党とNDPそしてBQとの連立合意を、「独立運動推進派」の連立と呼んだことで、評論家たちは、首相が、過去数年間実質的に休眠していたケベック州のカナダ連邦からの分離独立についての論争を再燃させ、憲法上のクライシスを国家統一のクライシスへと方向転換させてしまったと示唆した。

われわれの観点から、この政治劇が進行するにつれ、3つの重要事項を注視していくべきだ。

第1に、自由党とNDPの連立構想が、この当座の議会閉会期間を生き残ることができるかだ。自由党の党首が突然代わり、マイケル・イグナティエフが暫定的な党首として任命され、焦点が連立政府から、より長期的な視点に立った自由党政府の可能性へと移行した。

次に、ハーパー首相の政治的な将来は、1月27日に財務大臣が提出する予算にかかっている。ハーパー首相は、自動車と森林セクターを含めた経済刺激策を含めると予想されている予算について、各野党と協議を求めた。

第3に、カナダは、迅速に、カナダのGMとクライスラーへの米国の規模に比例する金融支援プログラム(次の記事を参

選挙結果

	議席数 (2008)	得票率 (2008)	解散時の 議席数
保守党	143	37.6%	127
自由党	76	26.2%	95
ケベック党 (BQ)	50	10.0%	48
新民主党 (NDP)	37	18.2%	30
無所属	2	1.0%	4
緑の党	0	6.8%	0

照)で、米国によるデトロイト自動車メーカーへの救済策に追従した。連邦政府と州政府の金融支援策は、カナダが北米自動車総生産に占める現在の割合である20%を維持することを条件に提示された。

2. カナダの自動車産業に金融支援が提示される

カナダの自動車メーカーは、カナダでの操業を助けるための条件付金融支援を受けることになる。スティーブン・ハーパー首相とオンタリオ州のドルトン・マギンティ首相は、12月20日、カナダ政府とオンタリオ州政府が、ジェネラル・モーターズ・オブ・カナダ・リミテッドとクライスラー・カナダ・インクに、カナダ輸出開発公社(Export Development Canada - EDC)を通じて、40億ドルの貸付を提供すると発表した。

「これは、遺憾なことだが、カナダの経済を守るために必要だ」と、ハーパー首相は語った。「カナダの納税者は、今、自分たちのお金がこの国での自動車産業を再構築し刷新し、カナダの北米市場における既存の生産シェアを維持することに使われると期待している。」

「ここオンタリオ州には、食住を確保するために自動車産業が安定した状況にあることに依存している何千人もの人々やその家族がいる。ハーパー首相と私は、そういった人々や職を維持するために戦っていく価値があると言っているのだ」と、マギンティ州首相は述べた。

自動車メーカーに提供される金融支援は、条件付となる。連邦と州政府は、継続したデュー・ディリジェンスの一環として、納税者のお金の使用について監督する。自動車産業のステークホルダー(利害関係者)すべては、構造的なコストを削減し、カナダの自動車産業の存続可能性を確保するために、必要なことを実施することが期待されている。

ハーパー首相はまた、自動車産業の全体的な競争力を支援するために連邦政府が行うもう2つの手段を発表した。自動車部品サプライヤーには、信用枠の縮小を補うために、EDCの保険補償範囲を通じて、売掛保険を使いやすくする。さらに、カナダ政府は、消費者への信用枠を支援する新しいツールを創出し、特に、自動車ローンやディーラー金融へのアクセスを改善することに注力する。

「このような方策を一緒に実施することで、カナダは、サプライチェーン全体に利益を提供する全体論的なアプローチ

をとっている」と、ハーパー首相は述べた。

カナダの自動車産業は、直接的に国の製造生産高の14%、製造品輸出の23%を占め、15万人以上のカナダ人の直接雇用主となっている。製造セクターの中で、自動車産業は最大の産業だ。

メンバーニュース

ホンダがオンタリオ州でエンジン生産開始

ホンダ・オブ・カナダ・マニュファクチャリングは、9月末、オンタリオ州アリストンに、新しいエンジン工場を開設した。この1億5400万ドルをかけた工場は、シビック用に、年間20万台の低燃費4気筒エンジンを生産し、2009年にフル稼働した際には、約340人の工場労働者を雇用する予定だ。

この新しいエンジン工場は、アリストンにあるホンダの既存2工場と同様に、ゴミ埋立地に送る廃棄物をゼロにするという目標を掲げた環境に配慮した工場として設計されている。一つ前のテクノロジーを使った同様規模の工場と比べ、エネルギー効率が30%も改善され、二酸化炭素の排出量も約15%削減される。

このアリストン工場で生産されるエンジンは、ほとんどがオンタリオ州南部で回収された100%リサイクル材のアルミニウムを使用して作られる。この再生アルミニウムは、隣接するホンダの関連会社マップキャン(MAPCAN)から供給されるが、同社は、溶融アルミニウムを直接エンジン工



(前列左から)サンドラ・プパテロ州貿易大臣、ドルトン・マギンティ州首相、ジム・ブレンティス連邦産業大臣と、エンジン工場のオープニングを祝う、本田技研工業の青木哲会長、ホンダ・カナダ西前学社長とHCM片山行社長

場に供給する。エンジン工場で、エンジンヘッドやブロックが鋳造され、1.8リットルの4気筒エンジンに組立てられる。

250人以上の参加者を集めた開設式には、オンタリオ州のドルトン・マギンティ首相、西田恒夫駐カナダ大使、ホンダ技研工業の青木哲代表取締役会長、ジム・プレントイス連邦産業大臣、ニュー・テカムサのマイク・マケックイン町長、ホンダ・カナダの西前学社長兼CEO、そしてHCMの片山行社長が出席した。

「今日は、ホンダが、カナダの人々とのパートナーシップを拡大し続ける中で、グローバルなホンダを代表して出席することができ非常にうれしく思う」と、ホンダ技研工業の青木会長は述べた。「この強力な関係は、ホンダ・アコードをわずか526台生産した22年前の1986年に始まる。今日、われわれは、年間39万台の車両を組み立てており、また、最近、アリストンでの累計生産台数が480万台に達したところだ。そして、今、ホンダは再び、新しいエンジン工場への投資によって、当社のコミットメントをより強固なものにする。」

「オンタリオ州の高度に熟練された労働力に、ホンダが引き続き信頼を置いてくれていることに感謝する」と、マギンティ州首相は語った。「州政府は、引き続き、業界と協力して、オンタリオ州の住民のために高質の職を維持・創出するよう支援し、より多くの投資を引きつけ、グローバル経済において競争力を保っていく。」

ホンダ・オブ・カナダ・マニュファクチャリングは、第1工場で1986年操業を開始し、1998年に第2工場を開設、さらに新しく開設したエンジン工場の建設を2007年春に始めた。本田は、現在、ホンダ・シビック4ドアセダン、ホンダ・リッジライン・ピックアップトラックと、アキュラMDXを第2工場で組み立てている。HCM第1工場は、ホンダ・シビックのクーペとセダン、アキュラCSXのラグジュアリー・コンパクトセダンを生産している。

トヨタがウッドストックに新しいRAV4の工場を開設

トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・カナダは、オンタリオ州ウッドストックに11億ドルをかけて開設した新しい工場で、12月初めに公式生産開始のセレモニーを行い、2009年型トヨタRAV4の生産を始めた。

「この近くのケンブリッジで、ちょうど20年前に生産を開始した。そして、このウッドストック工場は、トヨタのカナダへのコミットメントの継続を示している」と、トヨタ自動車の渡辺捷昭社長は述べた。

オンタリオ州政府ドルトン・マギンティ首相、西田恒夫駐カナダ大使、トニー・クレメント連邦産業大臣、オンタリオ州のマイケル・ブライアント経済開発大臣、ウッドストックのマイケル・ハーディング市長などが、開設式に参加した。



(ウッドストックのRAV4生産工場の開設を、カナダの連邦・州・地方政府関係者及び日本政府関係者と祝うトヨタ自動車とTMMCメンバー達)

ウッドストック工場では、現在、1交代で、1000名が働き、年間7万5000台の生産能力を持つ。同工場で計画された年間生産能力の15万台を十分に満たすことができるまで市況が改善すれば、トヨタは、第2交代を加えることを発表している。フル稼働すれば、同工場は、2000人の労働者を雇用することになる。

「トヨタでは、当社のもっとも人気のモデルを、それが売れている市場で生産し、品質と安全性に注力することにコミットしている。ウッドストック工場が正式に開設したことで、トヨタは今、カナダで4車種を生産しており、この4車種合計で、当社のカナダでの総販売台数の約50%を占めている。」

トヨタのカナダにおける工場投資総額は、ウッドストック工場を含めて、現在56億ドル以上にのぼっており、合計6000人の工場労働者を雇用している。オンタリオ州のケンブリッジとウッドストックにある3工場の他に、トヨタは、ブリティッシュ・コロンビア州デルタに、カナディアン・オート・パーツ・トヨタ・インク(CAPTIN)を所有運営している。同社は、主に北米工場向けに、アルミホイールを製造し、約300人の労働者を雇用する。

評論

米国市場の衰退がカナダの自動車雇用に与える影響



デニス・デロジエ

最近の、米国での自動車販売の急激な落ち込みは、カナダの自動車関連雇用にマイナスの影響を与えている。カナダで製造された車両の80~85%と、自動車部品の75%が米国に輸出されているためだ。

しかし、私はカナダが米国の不況に、より大きな打撃を受けていないことに実際驚いた。カナダの自動車生産は、米国における生産とほとんど同じ動きを示している。両者とも、9月末までに、約15%減少している。同様に、カナダの自動車雇用数は、今のところ、北米の自動車セクターが緊密に統合されていることを考えると、あまり大きな打撃は受けていない。

組立工場雇用数は、今年は約5%下降し、4万5500人となっている。カナダでの組立工場雇用数は、2000年に5万

3800人でピークに達したので、この10年間で約1万人の雇用減少を見たことになるが、この数字は、工場のレイオフや閉鎖のみならず、生産性の向上をも反映している。カナダの日系自動車メーカーが、GM、フォード、クライスラーの減産や工場閉鎖で失われた職をある程度、雇用により相殺していることは忘れられがちだ。北米の自動車生産に占めるカナダのシェアは、17%弱で安定しているので、カナダの雇用喪失は、構造的な問題というよりも周期的な問題の結果である。(注：米国の今月のSAAR(Seasonally Adjusted Annual Rate)は、数年前の1700万台以上というSAARピーク時と比べて、1000万台であった。どのように解釈しても、米国人の購買が700万台減ったということは、かなりの流血を意味する。)

しかし、カナダの自動車部品セクターの状況は、芳しくない。同セクターの雇用数は、2001年に10万人でピークとなり、今では、約2万人減の8万1800人で推移している。この喪失は、比較的ゆるやかなペースで起こっている。この10年間の初期には、年間2~3000人のペースで、減少してきたが、この3年間では(今年も含め)、年間約5000人減とエスカレートしてきた。

しかし、長期的には、カナダの自動車部品雇用は、上昇傾向にある。私は、初めての論文を、1965年の米加自動車協定(Canada/US Auto Pact)がカナダの雇用に与える影響について、1969年に執筆した。自動車協定の結果、カナダは、自動車部品セクター雇用の3分の2を失い、約2万2000人から1万人以下となった。しかし、5年以内に、カナダはこの失われた職すべて、そしてそれ以上を獲得した。同じことが、1979年の第二次石油危機と、さらに1990年代の不況時に起こった。このそれぞれ3回のカナダの自動車部品セクターにおける深刻な再構築の間、40%から3分の2の雇用が失われた。しかし、毎回、生き残った会社は以前より力を増してカムバックし、このようにして、2001年の約10万人という雇用のピークへと至った。

カナダ政府が正しい政策で対応し、経営者が焦点を絞り、カナダに新しい投資やテクノロジーを引きつけることができれば、このようなカムバックは再び可能であると言いたい。したがって、自動車部品セクターにとってかなり打撃的であるように見えるが、一部の人が唱えているほど悪い状況ではない(かなり悪くはあるが、大打撃ではない)。カナダには素晴らしい会社が数々ある、連邦政府も州政府もかなりの対応を行ってきた(必ずしも業界や組合が好む形ではないが、政府自身の観点から)、そして、根底にあ

る問題を理解しようと努めれば、この8万人以上の雇用数を、さらに増やすことができる。

この業界が周期性を持っていることは歴史から学んでいる。市場は沈んでも、究極的には、より健全なレベルに蘇る。そして、市場が蘇ったときには、これら部品サプライヤーは、北米で生産されるより多くの自動車から利益を得る体制を持っているだろう。自動車メーカーや部品メーカーは、安全で環境に配慮した自動車で消費者のニーズを満たすという課題に注力することで、生き残り発展することができるだろう。北米では、これからの10年間、記録的な数の車が購入されるであろうし、記録的な数の車が生産されるだろう。カナダの工場で生産される製品は、今まででもっとも先進的なテクノロジーを持つ製品となるであろうし、これは、チャンスとなる。

自動車メーカーや部品サプライヤーは両者とも、現在の悪環境を生き残る道を見つけなくてはならないが、その道が見つけられた企業にとっては、これからの10年間は、「機会の10年間」となるだろう。問題は、それぞれの企業が、この機会を利用する体制を持っているかないかである。