

JAMA Canada Report

A Newsletter on the Canadian Automotive industry

www.jama.ca

2009年3月 Vol. 10, No.2

グローバル不況が、カナダの自動車販売と生産に打撃

販売

2月の軽量自動車新車への需要衰退により、販売は前年同月の11万951台から8万230台と27.7%押し下げられた。この減少率は1月に見た減少(前年同月比25.3%)よりもわずかに大きい。2008年2月の販売は2月史上最高であったため、今年2月の結果は、一見したほど悪くはないかもしれない。

とはいえ、今年2月、スズキ、スバル、メルセデス、アウディ、現代、起亜、BMWといったほんの一握りの会社のみがなんとか販売増を維持している。とくに現代は、明らかに韓国ウォン安の順風に乗れ、2月、約30%の販売増を記録した。

一方、ジェネラル・モーターズ・カナダの販売は56.7%落ち込み、クライスラーは27%下落、フォードは15.4%の減少を見た。過去数十年間で初めて、カナダGMは、2月、GMよりも高い販売台数を記録したクライスラーとフォードに負かされた。日系自動車メーカーの中では、スズキとスバルの販売が2月、それぞれ3.4%、8.1%上昇。ホンダの販売が41.7%落ち込み、トヨタが25.5%の下落を見た一方、マツダと日産は、それぞれ19.7%、12.6%の減少となった。

JAMA Canada加盟企業全体としては、販売は、前年同月比25.4%減(約1万台)となり、市場全体の業績をわずかに上回った。結果、市場シェアは、昨年の36.2%から37.4%へと上昇した。

2009年1月から2月(YTD)までで、カナダの軽量自動車総販売台数は、26.5%減の15万7080台となっている。デトロイトスリー全体としては36.7%減の7万1321台で、2009年YTDの市場シェアを45.4%に落とした。JAMA Canada加盟企業の販売は、1~2月21.6%下落したが、2009年YTDの市場シェアは、37.6%へと上昇した。日系自動車メーカーの中でも、スバルとスズキのみが、2009年、前年に比べて販売を伸ばした。韓国メーカーの販売は大きく加速し、とくに現代は、2009年1~2月、25.2%の上昇を見た。

生産

米国における消費意欲と市場需要の落ち込みによる影響の明らかな兆しが、カナダにおける自動車生産の下落に表れている。自動車メーカー各社は、引き続き、予想される市場需要に生産を調整している。自動車需要は、カナダで組立てられた自動車のほとんどが出荷されている米国でとくに、下降し続けている。

目次と主な内容

グローバル不況が、カナダの自動車販売と生産に打撃	1
カナダ政府の自動車R&Dパートナーシップ構想	3
APMA報告書：カナダ自動車部品業界の流動性危機についての最新状況	4
APMA会長 ジェリー・フェドチェン	
カナダの自動車産業に関する議会小委員会へのJAMA Canada証言	5

生産

	Jan-Feb 2009	Jan-Feb 2008	(%)
HONDA (HCM)	39,332	66,936	-41.2
TOYOTA (TMMC)	32,270	40,473	-20.3
CAMI	2,602	29,395	-91.1
合計	74,204	136,804	-45.8

輸出

	Jan-Feb 2009	Jan-Feb 2008	(%)
HONDA (HCM)	31,785	50,999	-37.7
TOYOTA (TMMC)	21,403	29,664	-27.8
CAMI	1,885	25,531	-92.6
合計	55,073	106,194	-48.1

2009年の1～2月期、軽量自動車総生産台数は、前年同期の36万5264台から15万4679台へと57.7%落ち込んだ。デトロイトスリーの合計生産台数は、2009年1～2月期、前年同期比64.8%減の8万475台であった一方、カナダの日系自動車メーカーの生産は、45.8%減の7万4204台となった。

個々のメーカーでは、GMカナダの生産が、1～2月期73.0%沈んだ一方、フォード・カナダとクライスラー・カナダの生産は、それぞれ60.5%、57.8%下落した。

2009年1～2月、ホンダ(HCM)の生産は、41.2%減の3万9332台、トヨタ(TMMC)は20.3%減の3万2270台、CAMIの生産は、91.1%減の2602台となった。

輸出

同様に、カナダの日系自動車工場からの輸出は、2009年の1～2月期、48.1%減の5万5073台と大きく下降した。HCMからの輸出出荷台数は37.7%減、TMMCの軽量自動車輸出は27.8%減となった。CAMIは、米国需要の落ち込みにもっとも厳しい影響を受け、前年同期比92.6%の輸出台数の落ち込みを見た。

輸入

Company	Jan-Feb 2009			Jan-Feb 2008			変化(%)		
	Cars	Trucks	Total	Cars	Trucks	Total	Cars	Trucks	Total
HONDA	8,616	5,984	14,600	16,578	7,513	24,091	-48	-20.4	-39.4
N.A. Built	7,335	5,984	13,319	14,839	7,512	22,351	-50.6	-20.3	-40.4
Japan Built	1,281	0	1,281	1,739	1	1,740	-26.3	-100	-26.4
TOYOTA	12,730	7,675	20,405	15,655	8,502	24,157	-18.7	-9.7	-15.5
N.A. Built	9,236	5,187	14,423	9,719	4,238	13,957	-5	22.4	3.3
Japan Built	3,494	2,488	5,982	5,936	4,264	10,200	-41.1	-41.7	-41.4
MAZDA	7,382	1,434	8,816	8,095	2,447	10,542	-8.8	-41.4	-16.4
N.A. Built	937	1,139	2,076	705	1,647	2,352	32.9	-30.8	-11.7
Japan Built	6,445	295	6,740	7,390	800	8,190	-12.8	-63.1	-17.7
NISSAN	6,032	2,944	8,976	6,374	4,097	10,471	-5.4	-28.1	-14.3
N.A. Built*	5,606	655	6,261	5,763	941	6,704	-2.7	-30.4	-6.6
Japan Built	426	2,289	2,715	611	3,156	3,767	-30.3	-27.5	-27.9
SUZUKI	796	534	1,330	949	332	1,281	-16.1	60.8	3.8
N.A. Built	0	42	42	0	67	67	0	-37.3	-37.3
Japan Built	796	492	1,288	949	265	1,214	-16.1	85.7	6.1
SUBARU	1,364	1,085	2,449	1,764	606	2,370	-22.7	79	3.3
N.A. Built	282	88	370	916	243	1,159	-69.2	-63.8	-68.1
Japan Built	1,082	997	2,079	848	363	1,211	27.6	174.7	71.7
MITSUBISHI	1,392	1,161	2,553	1,475	1,005	2,480	-5.6	15.5	2.9
N.A. Built	275	184	459	445	153	598	-38.2	20.3	-23.2
Japan Built	1,117	977	2,094	1,030	852	1,882	8.4	14.7	11.3
TOTAL	38,312	20,817	59,129	50,890	24,502	75,392	-24.7	-15	-21.6
N.A. Built	23,671	13,279	36,950	32,387	14,801	47,188	-26.9	-10.3	-21.7
Japan Built	14,641	7,538	22,179	18,503	9,701	28,204	-20.9	-22.3	-21.4

* メキシコ製の販売も含む

出所: AIAMC, DesRosiers Automotive Consultants Inc.

自動車R&Dパートナーシップ構想

自動車R&Dパートナーシップ構想(Automotive R&D Partnership Initiative、略して「自動車パートナーシップ」)が、カナダ産業省傘下の5つの機関の提携によって設定されようとしている。この5年間で1億4500万ドルの構想は、カナダの自動車産業に利益となり、産業、学究機関、NRC(国立研究所)の連携によって、相当規模が、徐々に増強され、共同のR&D活動を支援するのが目的だ。

この構想のもとで資金提供を受けるすべてのプロジェクト(あるいは研究プログラム)は、業界のニーズに主導され、活発な業界の参加や業界との共同作業を条件とすることが、「自動車パートナーシップ」の重要な原則となっている。

同プログラムに資金提供を行う機関は以下の通り。

- NSERC (Natural Sciences and Engineering Research Council) - 8500万ドル
- NRC (National Research Council) - 3000万ドル
- CFI (Canada Foundation for Innovation) - 1500万ドル
- SSHRC (Social Science and Humanities Research Council) - 500万ドル
- Canada Excellence Research Chair Program -1000万ドル

5年間の「自動車パートナーシップ」が終了した時点で、カナダの自動車産業が、学究機関やNRCの研究者との共同作業を成功裏に行った経験を通して、長期的なリソースを築き、それを通じて業界が研究や革新に関わる多くの課題に対処できるようにするというのが、この構想の最大目標だ。

さらに、カナダの自動車産業が、この構想の資金提供を受けた活動が、業界の革新能力や、競争力や持続可能性の維持に大きな貢献をしたとすることができたとき、同構想は成功したとみなされるであろう。

自動車パートナーシップの形成

この構想が業界主導であるべきという主旨に従って、2008年秋に、「自動車パートナーシップ」の形成に関して意見やアドバイスを提供するための業界タスクフォースが組織された。「自動車パートナーシップ」の概要と構造は、以下の通りで、業界タスクフォースが提出した勧告に明確に基づいたものである。

研究領域

「自動車パートナーシップ」は、以下の優先小領域(・で記された事項)内の研究開発活動を支援する。以下の優先領

域と優先小領域項目は、順不同で記載されている。

自動車の環境パフォーマンスと環境インパクトの改善

- 軽量/持続可能な素材
- 先進パワートレイン
- エネルギー貯蔵
- 代替燃料の適用

認識能力を備えた車 (Cognitive Car)

- 自動車搭載ソフト
- 安全とパフォーマンス向上のためのエレクトロニクスとメカトロニクス
- 自動車用の有線・無線通信

次世代製造

- 質量軽減のための製造工程
- 費用削減と品質改善のための製造工程
- 製造の柔軟性と効率の改善

研究領域 - さらに考慮される点

- 本構想の中で実施する研究活動は、より幅広い北米全体や国際的な状況を考慮して行われるべきで、孤立した形で行ってはならない。
- 研究優先領域の中での社会科学や人間属性の重要性は、十分に認識されている。安全性、認識と行動問題、サプライチェーン管理、コスト削減の社会科学面(例：組織行動、工場のパフォーマンスと生産性、労働者の交わりと自主性尊重)などの問題を含む研究テーマと関連するかなりの社会科学的研究が存在する。

本構想のプロジェクトオフィスは、2009年4月に活動を開始できると予想されており、自動車業界出身者が長を勤めることになる予定。

当座、「自動車パートナーシップ」は、プロジェクトオフィスが開設するまでの間も、企業が利用できるようになっている。NSERCは、現在、業界のニーズが主導する研究開発活動への資金提供の可能性について、研究者や業界パートナーと話を進めることができる体制にある。NSERCは、アドバイスや提案作成についてのフィードバックを提供することにおいて、また「パートナーシップ」に関わる他の連携機関の参加を調整することにおいて、短期的にリーダーシップをとっていく。

APMA報告書：流動性危機についての最新情況、2009年3月

自動車部品工業会（APMA）会長 ジェリー・フェドチェン

APMAは、この1年半、カナダの自動車部品業界を代表して、政府援助を得るために尽力してきた。この努力は、2007年10月7日に、ハーパー首相宛に初めての書簡を送ったことから始まった。自動車サプライヤーにとっては、流動性危機は、このときすでに始まっていたからだ。振り返ってみると、自動車部品業界は、北米の経済にとって、危機の前兆を知らせる役割を果していた。その後、2008年の連邦予算とオンタリオ州予算の発表前までにさらに書簡を送った。

この2つの予算では、連邦政府とオンタリオ州政府は、自動車部品業界にとって非常に助かるいくつかの項目を入れており、部品業界の勧告に肯定的な対応をしていただいたことをわれわれは賞賛した。

この2つの2008年予算は助けにはなったが、まだ懸案になっている問題があったし、実際、自動車サプライヤーはさらなる助けを必要としていたことから、われわれは政府との会話を維持した。2008年秋に送った、フラハティ連邦財務大臣とダンカン州財務大臣への書簡で、APMAは、自動車サプライヤーが直面している困難と、北米自動車販売の急速な落ち込みによって引き起こされた切迫した情況について最新情報を伝えた。

われわれの請願は、GMとクライスラーによる財政支援要請と、それに続く他の自動車メーカーからの支援要請によって、その正当性が証明された。GMカナダとクライスラー・カナダが2008年12月5日に、援助を求める正式な要請を提出したとき、APMAもまた、カナダの自動車サプライヤーを代表して要請を提出した。APMAは、顧客(自動車メーカー)がいなくなれば、サプライヤーもいなくなるというだれにでもわかる真実を指摘した。そのときのAPMAの要請は、以下のようなものだった。

1. サプライヤーが通常の取引条件に従って支払いを受けられるよう確保する。
2. 貸付や貸付保証によってサプライヤーに直接財政援助を行う。
3. サプライヤーが、自動車組立メーカーや他の上層のサプライヤーにたいする受取勘定保険をリーズナブルな料率で入手できるようにする。

4. 加速減価償却を2012年まで継続する。
5. 米国との国境通過時間を短縮する。
6. いくつかのメカニズムを使って、R&D資金提供を拡大する。

上記それぞれは、サプライヤーへのコストを削減する、あるいは資金の入手性を増大させる効果があると認識されている項目だ。通常の金融機関が自動車業界離れを続ける中、資金提供問題は、急を要する問題になった。

ここでも、連邦政府とオンタリオ州政府は、2つの意味で、APMAの要請に肯定的に対応した。まず、自動車組立メーカーからの資金要請にたいする政府の応答で、政府は、とくに、サプライヤーが通常の取引慣習にしたがって支払いを受け続けることを条件として入れている。第二に、EDC(Export Development Canada)とBDC(Business Development Bank of Canada)は、自動車業界向けに、政府からより大きな資金の割り当てを受けた。しかし、このような資金は、いまだ、通常の取引条件で貸し付けられているので、業界のファンダメンタルズが引き続き悪化するにしたがって、この資金から貸付を受けることがより難しくなってきた。そうであるとはいえ、上記のように他の金融機関が自動車市場から手を引いたため、このような資金はそれでも助けになった。

2009年1月、APMAは、すべての該当する連邦政府や州政府の省にたいして、カナダの自動車部品業界の深刻で急を要するニーズを知ってもらうための大々的なキャンペーンを引き続き行った。自動車部品業界が短期的に必要なものは、今ではすべて財政的な支援であり、煮詰めると以下の3項目となる。

1. 引き続き、顧客（自動車メーカー）が、サプライヤーに通常通り支払いが行えるように確保する。
2. 受取勘定保険がリーズナブルな料率で入手できるようにする。
3. 返済義務付貸付を、自動車組立メーカーにたいするのと同じ条件を満たすことで、サプライヤーに直接援助として提供する。つまり、「その会社が、現在の市場危機を、存続可能で、持続可能な会社として脱出し、カナダの納税者に借りた資金を返済できるか?」という条件である。

APMAは、このような援助を提供するもっとも効率的で迅速な方法は、EDCとBDCを通す方法であると考え、何度にも及ぶ会議や説明の中でこれを連邦政府や州政府に伝え、

持続可能性を評価する項目・基準の作成も手伝った。直近では、APMAは、カナダ下院の産業・科学・技術委員会の自動車小委員会に出頭した。

APMAにとって加盟各社への資金を獲得するための次の段階は、必要な資金額をつかむことだ。その目的で、APMAは、自動車部品サプライヤーの資金ニーズに焦点を当てて、景気後退の影響に関する機密扱いのアンケート調査を実施する準備を進めている。

APMAは、この調査結果を武器に、サプライヤーに向けた援助プログラムを政府とともに作っていく所存だ。現時点では、政治家や官僚の皆さんの尽力に感謝したい。この前例のない(少なくとも筆者の生涯では)生産減退と流動性危機の解決のため熱心に対応していただいていた。この困難な年を、以前にもまして力を蓄えて抜け出すことのできるよう、引き続き政府と協力し力を尽くしていく。

2009年3月9日、カナダの自動車産業に関する議会小委員会へのJAMA Canada証言

(注： この自動車産業に関する小委員会は、世界的な金融・経済不況の結果、カナダの自動車産業が直面する危機を調査するために、産業・科学・技術常設委員会によって設立された。カナダの全自動車メーカーを含む、全ての業界関係者が、同小委員会に招集された。同小委員会は、2009年3月31日までに報告書を発行する予定。)

委員長、カナダの自動車産業が直面する危機に関してのこのヒアリングへ参加するようお招きいただいたことに感謝します。

まず、われわれの協会について簡単にご説明させていただきます。JAMA Canadaは、自動車セクターにおける貿易・経済問題に関する理解を深め、日加のより緊密な関係を促進するべく1984年に設立されました。

現在、8社の会員企業で構成されており、そのうち4社(ホンダ、トヨタ、スズキ、日野)はカナダで自動車製造を行い、7社が、米国あるいはメキシコに関連工場を持っています。(会員メーカーの)カナダ工場は、カナダの軽量自動車製造全体の3分の1の製造を行っています。

1984年、全ての自動車は日本から輸入されていましたが、今日、会員メーカーがカナダで販売する5台に3台は、北米で製造されています。さらに、カナダは、

1993年以来毎年、日本車ブランドの軽量自動車の純輸出国となっています。2008年、日本からの輸入車の2倍の自動車がカナダから輸出されました。

これから数ヶ月で、カナダでの生産は、1000万台を越えます。さらに、アリストンにあるホンダは、2009年に500万台目の自動車生産を祝う予定です。

トヨタの新工場、ホンダの4気筒エンジン工場、そしてオンタリオ州の日野工場を含め、累積自動車製造投資額は、90億ドルを超えます。昨年のカナダでの軽量自動車生産は、68万2000台(中量トラックは1230台)で、そのうち74%弱が輸出されました。輸出車中、94%は米国向け、残りはその他各国に出荷されました。デトロイトスリーに比べ、ホンダとトヨタは、カナダでの製造のより大きな割合をカナダ国内市場用に向けており、シビックやカローラなどの小型車は、カナダの消費者にもっとも人気のある車にランクされています。

さらに、65の日系自動車部品、素材、工具・工作機械メーカーがカナダに進出しており、合計1万6000人以上を雇用しています。

カナダでの自動車直接・間接雇用は、7万人以上で、約2万9000人が自動車・自動車部品工場で雇用されています。小委員会事務官に提出しております書類の中のカナダの日系自動車・自動車部品関連工場の全てを示した地図を参照ください。

われわれの観点から言えば、自動車業界が直面する現在の危機は、多くが指摘しているように世界的な範囲に及んでいるばかりでなく、構造的かつ周期的な側面もあり、それによりこの業界が苦闘しています。

2008年は、最後の2ヶ月間に需要が大きく落ち込んだにも関わらず、JAMA Canada加盟各社にとっては記録的な販売を達成した年となりました。しかし、各社を合計した販売は、今年2月末時点で20%下がりました。不況の始まりにより、会員各社の間で、需要減、消費意欲の低下、信用収縮にたいする懸念が広がりました。

カナダと世界の自動車産業にとって、2009年は、自動車産業史上、転換期として記憶される年になるでしょう。カナダの自動車業界は、過去数年間、いくつかの要因が収束したことにより(為替変動、原油やその他商品の価格、消費者需要の変化)、再構築を経てきましたが、ある意味

では、この業界は、1973年の第一次石油危機とそれ以降のグローバリゼーションの台頭により、30年以上も前から、この構造変革期を歩み始めてきたと言えます。

カナダの日系自動車メーカーにとっては、この絶え間ない変革期は、カナダ市場向けと米国輸出用生産への投資の拡大にとって驚くべきものとなってきました。

頻繁に耳にしていらっしゃるように、カナダの自動車産業は、北米内において深く統合されています。このおかげで、カナダは、「自身の重量等級を超えたパンチ」を発することができたわけで、国内消費の約2倍の自動車を生産し、国内生産の高比率を輸出することが可能となりました。カナダ国内市場は比較的小規模であるため、より大きな米国市場へのアクセスは、生産や輸出レベルを維持するのに必要不可欠です。

明らかに、米国で昨年始まった周期的な後退は、カナダの生産が現在、危機にさらされている主要原因です。さらに、カナダでの生産をよみがえらせるには、米国での消費回復が必要です。

当座、各政府は引き続き、消費意欲を刺激し、開かれて安全が保障された効率的な貿易を可能にする国境、インフラ改善、健全な財政・通貨政策、R&D税額控除による革新支援を維持することにより、貿易や投資にとってポジティブで競争力のある環境を作り出しています。

この意味で、政府が連邦予算の中で、120億ドルの担保付信用供与(Secured Credit Facility)でディーラーの信用支援をし、サプライヤーが貸付を受けやすいようにし、機械や生産設備の資本コスト引当金(Capital Cost Allowance)をもう2年間延長するなどの努力を行っていることに力付けられました。これらの方策が消費者を市場に呼び戻すことにつながるかは不確かで、他者がすでに提案しているような自動車廃棄プログラムの強化などのより直接的な消費者刺激政策が必要になるかもしれません。

連邦政府やオンタリオ州政府からの財政支援については、JAMA Canada加盟各社は、現時点で、貸付や信用支援は求めていません。加盟各社の最大の懸念は、GMやクライスラーにたいして提案されている資金は、北米における現在のカナダの生産比率を維持するためではなく、そのような支援を求めているメーカーにとって不利な条件を作り出すことに使われる可能性があることです。

最後に、規制の協調・統合については、JAMA Canadaは、北米の自動車業界が高度に統合されていることから、カナダの燃費、自動車安全や排気について北米で単一の基準を設定する必要性についてのAIAMC(カナダ国際自動車工業会)とCVMA(カナダ自動車工業会)の立場に全く賛同します。

さらに、韓国やEUとのFTA(自由貿易協定)が締結された場合の影響についても懸念を持っておりませんが、時間が限られていますので、われわれのポジションペーパーをご覧ください(ウェブサイトwww.jama.caで入手できます)。

今回の議論に参加する機会をいただいたことに感謝します。