



# JAMA Canada Report

A Newsletter on the Canadian Automotive industry

## 自動車販売・生産、2009年を通して次第に回復： 2010年の見通しはプラス方向だが慎重

### 販売

カナダの軽量自動車新車販売は、2009年12月、前年同月の11万1186台から17.8%上昇した。年率換算で150万台弱となる販売率だ。12月、乗用車販売が13.9%の増加を見た一方、軽量トラック販売は、前年同月比21.3%と大きく上昇した。

デトロイトの自動車メーカー(D3:GM、フォード、クライスラー)の販売は、全体として6.9%好転したが、個々の業績はまちまちであり、2009年12月、フォードの販売が25.4%、クライスラーが12.9%上昇した一方、GMは、9.3%の減少となった。

日系自動車メーカー全体の販売は、12月、前年同月の3万3066台から4万3733台と、32.3%増となった。日本車ブランドの乗用車販売は、前年同月比38.3%増の2万8253台、軽量トラック販売は22.6%増を記録した。マツダ・カナダをのぞくすべての日系自動車メーカーは、12月、販売増を達成し、とりわけ、トヨタ・カナダは、86.2%増と、12月として史上最高の数字を記録し日本メーカーをリードした。スバル、日産、ホンダはそれぞれ、12月、2桁増を記録し、三菱とスズキは、一桁台の改善を見た。

韓国の自動車メーカー現代と起亜も、12月、大好調な販売となり、それぞれ37.4%増、61.1%増を記録。欧州メーカーの販売はまちまちで、フォルクスワーゲンの、10.9%減は注目に値する。

### 目次と主な内容

2009年の自動車販売・生産は次第に回復 .....	1
時代の終焉：スズキがCAMIを売却 .....	4
APMAに新専務理事 .....	4
APMA専務理事：ステイブ・ロジャース .....	5

### 2009年通年

2009年暦年、カナダの軽量自動車販売は、10.7%減の146万581台となり、1998年の142万7000台以来、最低レベルとなった。2009年通年の前年比下げ幅は、11.4%の販売減となった1990年以来、最大を記録した。2009年、乗用車販売は、前年比16.4%減となった一方、軽量トラック販売の落ち込みは、3.8%と比較的小さかった。個別では、1月から9月期、GMカナダの生産は51.4%落ち込み17万5846台、クライスラーカナダの生産は、破産保護の期間、全カナダ工場が閉鎖されたため44.8%減の20万2433台となった。フォードカナダの生産は、同時期16万1779台と35.6%減少した。GMとCAMI(現在はGM車のみを生産)両社の工場生産は、2009年の1~9月期、50%以上減少した。

デトロイト3の販売は、2009年、前年比18.8%減の63万9192台となり、結果、2008年には48.1%であった市場シェアは、43.8%まで下がった。フォードの販売は、前年比6.8%増、GMとクライスラーの販売は、それぞれ、29.1%減、26.7%減となった。

日系自動車メーカー全体の軽量自動車販売は、2009年、10.2%減の55万2933台となり、54万7832台と落ち込んだ2006年以来、最低の業績となった。日系メーカー全体としては市場全体をわずかに上回る業績を達成したこと、市場シェアは、前年の37.6%をわずかに上回る37.9%で落ち着いた。顕著な動きとしては、日系ブランドの乗用車販売は、2009年、15.0%減の37万4643台となった一方、軽量トラック販売は、前年比1.9%増を記録した。さらに、北米製の車への移行も顕著な傾向となり、日本製車の販売は、21.7%減の19万3378台となった一方、北米製車の販売は、2.5%減の35万9555台

## カナダにおける自動車生産

	2009年1～12月	2008年1～12月	変化%
ホンダ(HCM)	259,796	383,011	-32.2
トヨタ(TMMC)	319,548	287,394	11.2
合計	<b>579,344</b>	<b>670,405</b>	<b>-13.6</b>

出所: JAMA Canada

## カナダからの自動車輸出

	2009年1～12月	2008年1～12月	変化%
ホンダ(HCM)	189,675	297,217	-36.2
トヨタ(TMMC)	213,542	194,262	9.9
合計	<b>403,217</b>	<b>491,479</b>	<b>-18.0</b>

出所: JAMA Canada

## カナダへの自動車輸入

	2009年1～12月	2008年1～12月	変化%
日本	176,418	250,192	-29.5
米国・メキシコ	174,116	191,252	-9.0
合計	<b>350,534</b>	<b>441,444</b>	<b>-20.6</b>

出所: JAMA, JAMA Canada

となった(商用トラック販売については、下記の表を参照)。

韓国メーカーは、2009年、カナダで史上最高の販売を記録した。現代は、史上初めて10万台の大台と突破。現代と起亜の販売は、それぞれ28.0%、22.9%増となり、両社を合わせた市場シェアは、2008年から3.0%増の10.2%となった。

## 生産

カナダの生産は、米国市場輸出向けへの高依存度にもかかわらず、米国ほど不況による深刻な影響を受けなかったが、2009年の軽量自動車総生産は、2008年の204万2619台から、147万3947台へと27.8%下降した。

軽量自動車総生産台数は、米国とカナダでの深刻な販売の落ち込みにより、56万台以上、急減した。

GMカナダは、2009年、生産台数1位を維持したものの、生産は、大きく41.5%落ち込み34万2147台、クライスラー・カナダの生産は、34.3%減の31万4504台となった。両社とも、米国での破産処理中の工場閉鎖の影響を受けた。フォード・カナダの生産は、2009年、23万7952台と22.8%減少。CAMIでのス

## カナダにおけるメーカー別軽量自動車販売

企業	09年1～12月			2008年1～12月			変化(%)			
	乗用車	トラック	合計	乗用車	トラック	合計	乗用車	トラック	合計	
ホンダ	97,158	42,848	140,006	120,285	51,073	171,358	-19.2	-16.1	-18.3	
	北米製	83,941	42,848	126,789	99,910	51,061	150,971	-16.0	-16.1	-16.0
	日本製	13,217	0	13,217	20,375	12	20,387	-35.1	-100.0	-35.2
トヨタ	127,243	77,872	205,115	159,677	64,481	224,158	-20.3	20.8	-8.5	
	北米製	92,339	65,121	157,460	106,479	30,203	136,682	-13.3	115.6	15.2
	日本製	34,904	12,751	47,655	53,198	34,278	87,476	-34.4	-62.8	-45.5
マツダ	63,355	10,317	73,672	70,772	14,202	84,974	-10.5	-27.4	-13.3	
	北米製	6,614	6,490	13,104	6,561	8,901	15,462	0.8	-27.1	-15.3
	日本製	56,741	3,827	60,568	64,211	5,301	69,512	-11.6	-27.8	-12.9
日産	56,354	22,663	79,017	56,140	27,311	83,451	0.4	-17.0	-5.3	
	北米製*	49,023	5,214	54,237	50,996	6,288	57,284	-3.9	-17.1	-5.3
	日本製	7,331	17,449	24,780	5,144	21,023	26,167	42.5	-17.0	-5.3
スズキ	8,084	4,219	12,303	9,662	3,780	13,442	-16.3	11.6	-8.5	
	北米製	0	885	885	0	484	484	0.0	82.9	82.9
	日本製	8,084	3,334	11,418	9,662	3,296	12,958	-16.3	1.2	-11.9
スバル	11,738	11,296	23,034	12,644	7,248	19,892	-7.2	55.8	15.8	
	北米製	2,612	2,658	5,270	4,089	926	5,015	-36.1	187.0	5.1
	日本製	9,126	8,638	17,764	8,555	6,322	14,877	6.7	36.6	19.4
三菱	10,711	9,075	19,786	11,734	6,905	18,639	-8.7	31.4	6.2	
	北米製	1,265	545	1,810	2,577	398	2,975	-50.9	36.9	-39.2
	日本製	9,446	8,530	17,976	9,157	6,507	15,664	3.2	31.1	14.8
合計	374,643	178,290	552,933	440,914	175,000	615,914	-15.0	1.9	-10.2	
	北米製	235,794	123,761	359,555	270,612	98,261	368,873	-12.9	26.0	-2.5
	日本製	138,849	54,529	193,378	170,302	76,739	247,041	-18.5	-28.9	-21.7

\* メキシコ製の販売も含む

出所: AIAMC, デロジエ・オートモーティブ・コンサルティング

ズキXL7の生産は2008年に終了したが、スズキがCAMIの持分を2009年秋、GMに売却したことで、CAMIは、2009年にGMが100%所有する工場となった。

## 輸出

カナダの日系工場からの輸出(ホンダとトヨタ)は、2009年急減し、前年比18.0%減(8万8000台以上の減少)の40万3217台となった。2009年のカナダの日系自動車メーカー生産台数にたいする輸出比率は69.6%で(HCMとTMMC合計で57万9344台を生産)、2008年の輸出率73.3%から減少を見た。輸出率が下がった反面、ホンダ・カナダの総販売に占めるカナダ製車の比率は53.0%、トヨタ・カナダでは51.2%と上昇した。

HCMの2009年の輸出台数は、36.2%減の18万9675台となり、うち約97.0%は米国へ出荷された。TMMCの軽自動車輸出は、9.9%増の21万3542台となり、うち91.0%は、米国へと輸出された。両社合わせて2万4800台以上が、北米以外の市場へと輸出された。

## 輸入

2009年、世界市場からの完成車輸入台数は、2008年の44万1444台から、20.6%減少し、35万534台となった。カナダ市場向けの日本からの自動車輸入は、2008年の25万192台から、2009年には17万6418台と、29.5%落ち込んだ。2009年の米国とメキシコからの日系工場からの輸入は、合計17万4116台で、2008年から9.0%減少を見た。

カナダは、1993年から、日本車ブランドの純輸出国となってきた。2009年、カナダからの輸出は、日本とNAFTA諸国からの輸入を5万2000台以上回った。過去17年間のカナダからの輸出総台数は、日本、米国、メキシコからの輸入総台数を、約240万台以上、上回っている。

## 2010年の展望

スコシア・エコノミクス(Scotia Economics)の2009年年末レポートによると、カナダ政府による自動車スクラッププログラムが、カナダの自動車販売の駆動力となっており、2009年に145万台だった販売台数を2010年には、153万台に押し上げるであろうと報告されている。カナダを走る自動車は、毎年平均7%が廃車となり新しい自動車に取って代わられている。しかし、2009年には、世界同時不況によりカナダ人の財布の紐が締められ、古くなった自動車に乗り続ける現象により、廃車率は6%未満に下がった。最近の経済見通しの改善により、カナダ世帯の購買意欲が2008年後半の落ち込みから50%以上

引き上げられ、多くの消費者が自動車ディーラーに足を寄せ始めた。

一方、デロジエ・オートモーティブ・コンサルタンツは、2010年のカナダ市場での軽自動車販売は、150万台に回復すると予測している。以下は、デロジエ・オートモーティブ・レポートからの抜粋。

「2009年12月までの軽自動車のSAAR(季節調整済み年率換算)は、月間販売の10年間の追跡を示し、現在の月間販売傾向を年率換算するものだ。」

「カナダの販売は、年換算で、145万台ぐらいで落ち着いてきているようだ。この10年間のほとんどは、SAARで言えば、比較的安定した成長を示してきたが、2008年4月から11カ月の下降傾向が始まった。この傾向は、2009年4月に底入れし、それから今年は、6~8カ月間のSAAR上昇が続き、現在の安定状態に達している。」

「これは、2010年の販売が、150万台の範囲に回復すると見込まれることを意味する。しかし、さまざまな季節的変異や現在のカナダの経済状況を考えると、2010年に販売ブームが起こることはないであろう。もし経済が、一つの非常に重要な方向に、つまり雇用成長という形で改善すれば、ゆるやかな販売回復もプラスの動きになる。雇用成長は、持続可能な自動車販売にとって欠かせないと考える。」

「現時点のほとんどの経済予測では、不毛(リーン)な雇用成長が予測されており、これが、カナダ自動車市場の約5万台以上の成長を遂げることを妨げることになるだろう。一方、強いカナダドルは、自動車メーカーがマーケティングを強化し、より強気の価格付けを行う環境を提供することから、プラスの刺激となるだろう。雇用市場よりも、カナダドルのほうに望みが持てる。カナダドルは、2009年のほとんどを通して強さを増し、この傾向は継続すると考えられている。対米ドルのカナダドルの価値が1セント上がるごとに、1万2000台の自動車販売が見込まれると予測している。したがって、為替が1対1になると、50万台余計に売れることになる。それでも、過去10年間のほとんどの年で達成した165万台とは、大きくかけ離れているが、2010年の販売は前年よりもずっと改善するだろう。」

## 一つの時代の終焉：スズキがCAMIオートモーティブの持分をGMに売却

スズキ自動車とGMカナダとの20年間の合併の歴史が終わった。スズキは最近、同社が所有するオンタリオ州インガソールのCAMI工場の持分である50%をGMに売却することに同意し、同工場はGMの100%所有となった。

スズキXL7 コンパクトSUVの量産は、2008年後半に終了したものの、スズキは、2009年に自動車業界に大きな打撃を与えた世界同時不況の最中、CAMIの持分を維持した。世界同時不況は、特に米国市場に深刻な影響を与え、米国の自動車販売は、1980年代初めの不況以来の底入れをした。米国でのGMの破産騒ぎにもかかわらず、CAMI工場では組立てられているシボレ・イクイノックスとGMCトレインへの需要が北米で堅調であったことから、CAMI工場はGMの戦力となってきた。このため、2009年10月には、第三交代が加えられた。

CAMIは、1989年に開設され、開設2年以内には、GMとスズキ両社のためにカナダと米国向けモデル数種を生産するようになった。組立ラインの一つでは、ジオ・メトロ、ポンティアック・ファイアフライ、シボレ・スプリント、スズキ・スイフトなどのサブコンパクト乗用車が組立てられ、第二ラインでは、ジオ/シボレ・トラックやスズキ・サイドキックなどのコンパクトSUVが製造された。これらの車はほとんど、スズキがデザイン・設計し、スズキの生産システムを使ってCAMIで生産されたものだった。

しかし、特にガソリン価格が欧州やアジアに比べて低かったときには、北米消費者のより大きな車への志向は変わることなく、小型自動車に焦点を置くCAMIには厳しい状況となった。その結果、CAMIは、1990年代後半、小型乗用車ラインを閉鎖し、GMは、2004年に導入されたシボレ・イクイノックスから始まり、CAMIで製造するカナダ向けの新しい車を設計し始めた。



Steve Rodgers

### APMAの新専務理事が任命される

2009年12月、自動車部品工業会 (Automotive Parts Manufacturers' Association, APMA) の理事会は、2010年1月1日付けで、スティーブ・ロジャース氏が専務理事に就任する旨、発表した。

ロジャース氏は、ABCグループ、マグナ・インターナショナル、ジェネラル・モーターズ・コーポレーションでの勤務も含め、30年以上にわたる自動車製造やコンサルティングの経験を持つ。最近では、氏は、GSグローバル・ソリューションズの社長を務めた。ロジャース氏は、APMAの前会長でもある。

2009年の業界にとって大恐慌以来最悪の経済不況の間、APMAの舵をきったジェリー・フェドチュン前専務理事は、12年間勤めた専務理事職から退く。就任中、フェドチュン氏は、同工業会が大きく成長し国際的な名声を得るまでになった時期に工業会を成功裏に率い、連邦政府や州政府と強力なつながりを築き、カナダ部品業界の促進や支援に尽力した。

APMA理事会は、ジェリー・フェドチュン氏の際立った尽力に感謝するとともに、スティーブ・ロジャース氏の就任を歓迎する。APMAのサム・アレシオ会長は、「ジェリーは、工業会に長年貢献してくださり、過去15カ月はとくに、工業会がきわめて深刻な自動車危機に対処する中、非常に忙しい日々を送ってきた。専務理事交代をスムーズに行い、工業会のメンバーへの貢献を続けるために、ジェリーには、APMAの非常勤顧問を続けていただき、新設された法務委員会の委員長となっていたと、発表した。

「工業会はまた、スティーブの専務理事就任を非常に喜ばしく思っている。われわれはスティーブをよく知っているし、飛びぬけて幅広い経験とスキルで工業会のメンバーに貢献することのできる方だ。」

ジェリー・フェドチュンは、「過去12年間は、私にとって大いにやりがいのある日々であった。さまざまな課題はあったものの、私とAPMAがいただいた、加盟各社、連邦政府、州政府、そして非常に貴重なお力や助言を提供下さった理事の皆さんからの支援に深く感謝する。私の経験と能力が生かせるところで引き続き力になれることを楽しみにしている」と語った。

「APMAは、カナダの経済力維持にとって中心的な役割を果たす先進製造業である自動車部品サプライヤーが競争力を保てるよう、引き続きできる限りの方策をとっていく」とロジャース氏は語った。

APMAは、カナダの全国協会で、世界中の自動車業界に供給する部品、設備、型・工具などの部品メーカーを代表する。APMAの加盟企業は、カナダの240億ドル(2008年)の業界の約90%を生産し、7万9000人を雇用する。

APMAの基本的な目的は、自動車部品サプライ業界を国内、海外で促進、支援するというもの。APMAは、グローバルなマーケティング構想を作り出し実施して、加盟企業にとっての国際貿易やビジネスの機会を開発し、カナダ連邦政府や州政府にたいして業界を代表するという重要な役割も担う。APMAは、カナダの自動車部品サプライヤーの声となっている。

## 論評

### APMA専務理事：スティーブ・ロジャース

何年も前、世界中から尊敬される松下電器の松下幸之助氏が主催する記者会見に同席するすばらしい機会を得た。アメリカの記者から氏に向けられた質問の一つは、「松下さん、世界でもっとも重要なビジネス言語は何でしょうか?」だった。2~3秒熟考された後、氏は「それは私のお客様の言語です」と答えた。

これは明らかに見事な思慮深い答えだったが、自動車部品サプライヤーとして、我々が意の一番に理解しなければならないビジネス言語は、顧客の言語であり、そしてさらにその顧客の、顧客の言語なのだということを思い出させてもいただいた。顧客メーカーが自動車と各コンポーネントを設計・開発する上で使うきわめて独特な過程を理解して完全に把握しなければならない。顧客メーカーの耐久性やそのテスト手順、品質基準、設計要件や設計を完全に理解し、可能な限りあらゆる面でこれらのシステムに適合する部品を開発・製造しなければならない。サプライヤーは、個々の顧客メーカーが独自のビジネス言語を持つことをフルに認識し、顧客の拡大組織においてシームレスで献身的な一部分となり、最高品質の自動車作りを助け、最大の価値を顧客に提供しなければならない。

自動車業界内での最近の出来事は、サプライヤーから最終組立工場まで組織のあらゆる構成部分が、可能な限りの最高品質と耐久性を持つコンポーネントのみが生産されるように確保する上で、まさに重要な役割を果たすのだということを明らかに思い出させるものであった。カナダのサプライヤーとして、われわれは自身の責任を非常に真摯に受け止め、常に工程やシステムを強化し、可能な限りあらゆる面で設計仕様に適合する最高品質のコンポーネントを生産するように努めている。目標は、最高レベルの自動車部品品質と能力を持つ国として知られるようになることだ。

2010年1月のオートモーティブ・ニュース世界会議で、トヨタ・ノースアメリカの稲葉社長は、自動車産業の最初の100年間は、製品開発と市場ポジショニングの時代であったと示唆し

た。しかし、その後の100年は、競争力と整合(ハーモナイゼーション)の時代だと見ていると言う。事実、環境保護に関わる要件、新しい北米のCAFÉ基準や世界的な安全性への期待がある中、ハーモナイゼーションというのは、自動車はわれわれが暮らす環境や社会全体と共存しなければならないことを再認識させられる言葉だ。それは、明らかにわれわれ全員が達成に努めるべき賞賛に値する目標だ。

しかし、このような目標は、競争力の枠組みの中で達成されなければならない。これだけ多数のグローバルメーカーが、世界クラスの品質と能力を提供する中、全体的な競争力は、市場での販売台数を成長させながら成功を達成するために鍵となる差別化要因となるだろう。

カナダ自動車部品工業会(APMA)は、最高品質の部品をもっとも競争力の高い形で製造することができるよう、加盟各社を可能な限りの方法で助けていくよう務めている。その一環として、加盟サプライヤーを全ての重要な領域において世界中のベスト・プラクティスと照らし合わせるプログラムや、加盟各社が事業のあらゆる領域でコスト削減達成ができるよう助けるプログラムを設定してきた。さらに、大学やその他の学究パートナー、政府や民間の研究組織や国際的なパートナーを含む包括的なカナダの枠組みの中で協力し、革新が全体的な製品競争力を達成する上で主要な駆動力として常に最前線に置かれるようにしていく所存だ。

自動車産業は、自由、有用性、情熱を世界中のユーザーに提供する優れた製品を作り出す、すばらしい産業だ。このやりがいのあるエキサイティングな産業に参加したいと望むわれわれ全てが、顧客の言語を完全に理解し、顧客が可能な限りのあらゆる形で競争力を達成することができるようにいつでも助けられる体制を持っておかなければならない。APMAは、全ての面において、加盟各社が優れた品質や競争力をいつでも達成できるように力を尽くすことを惜しまない。

(スティーブ・ロジャースAPMA専務理事のメールアドレス：[srogers@apma.ca](mailto:srogers@apma.ca))