

JAMA Canada Report

A Newsletter on the Canadian Automotive industry

www.jama.ca

2010年夏 Vol. 11, No.2

2010年前半のカナダの自動車販売と生産はプラスを記録、だが展望は不確か

販売

2010年前半、カナダの軽量自動車販売は、前年同期の72万1018台から9.1%上昇し78万6402台となった。年換算すると、1～6月期のSAAR(季節調整済み年率換算)は、155万台にまで上昇した。乗用車販売は、36万8013台と1.8%減少したことから、1～6月期の成長全ては20.8%増の41万8389台を記録した軽量トラック販売によるものだ。1～6月期、トラック販売は、カナダの軽量自動車市場の53.2%を占め、前年同期の48%を上回った。

デトロイトスリー全体としては、市場を上回る業績となり、13.5%増の36万940台を販売した。カナダ市場でのシェアは45.9%と前年同期をほとんど2%上回った。2010年前半、フォードとクライスラーは前年同期と比べ販売を伸ばした一方、GMのカナダでの販売は、7.6%減少した。

日系自動車メーカーの前期の販売は、0.7%微減した26万9447台となり、2009年37.6%であった市場シェアは、34.3%に下がった。日系ブランドの乗用車販売は、7.5%減の17万1670台となった一方、軽量トラック販売は、2010年前半、14.0%増の9万7777台となった。北米製日系ブランド車の販売は、17万6862台と2.0%伸びたが、日本製車の販売は、5.5%減少し、9万2585台となった。

個別に見ると、スバルは引き続き成長をリードし、2010年前期32.4%増を記録。日産とマツダは、一桁台の成長を見た。一方、トヨタ・カナダとスズキ・カナダは二桁のマイナス成長となり、ホンダの販売は、5.1%の減少となった。

韓国ブランドの軽量自動車販売は、2010年前半、19.0%上昇し、その結果、市場シェアは、前年を1%上回る11.3%となった。欧州メーカーの販売は、17.8%増の7万1218台で、9.1%の市場シェアを獲得した。

全体では、2010年前半、販売は力強く息を吹き返したものの、第2四半期にはモーメンタムが衰えを見せた。しかしながら、かなりのインセンティブが、消費者の足をディーラーに向かわせた。最近の景気の二番底の風説は、特に米国で引き続きささやかれており、そうなれば米国市場に深く統合されたカナダの自動車生産が影響を受ける可能性がある。

生産

カナダの軽量自動車生産は、2010年前半、堅調に回復を続け、総生産台数は、前年同期60万台強から、約80%急上昇し108万4588台となった。GMは、トップを保持し(101.8%増の

目次と主な内容

2010年前半のカナダの自動車販売と生産はプラスを記録.....	1
オンタリオ州議事堂で、JAMA Canadaの25周年祝賀レセプション.....	3
論評:カナダ自動車産業の状況:雇用なき景気回復?.....	5
デロジエ・オートモーティブ・コンサルティング社長 デニス・デロジエ	

カナダでの軽量自動車生産(1～6月)

会社	2010	2009	変化(%)
クライスラー	267,262	103,625	157.9
フォード	176,057	107,033	64.5
GM(CAMIを含む)	270,901	134,230	101.8
ホンダ	144,459	120,865	19.5
トヨタ	225,909	137,787	64.0
合計	1,084,588	603,540	79.7

カナダにおける自動車生産

	2010年1-6月	2009年1-6月	変化(%)
ホンダ(HCM)	144,459	120,865	19.5
トヨタ(TMMC)	225,909	137,787	64.0
合計	370,368	258,652	43.2

出所: JAMAカナダ

カナダからの自動車輸出

	2010年1-6月	2009年1-6月	変化(%)
ホンダ(HCM)	103,558	83,472	24.1
トヨタ(TMMC)	164,718	78,659	109.4
合計	268,276	162,131	65.5

出所: JAMAカナダ

カナダへの自動車輸入(出荷)

	2010年1-6月	2009年1-6月	変化(%)
日本	102,998	76,907	33.9
米国・メキシコ	111,779	79,175	41.2
合計	214,777	156,082	37.6

出所: JAMA, JAMA Canada

27万901台、CAMIを含む)、クライスラーは、157.9%増の26万7262台で成長のリーダーとなり、生産台数2位を確保。トヨタ(TMMC)は、生産台数で3位となり、64%増の22万5909台、ホンダ(HCM)は、19.5%増の14万4459台となった。

カナダにおける日系メーカー総生産台数(ホンダとトヨタ)は、2010年前半、45.7%増の37万6919台となり、前年同期から11万8000台以上の増加を見た。TMMCでの生産は、2010年3月のウッドストック工場で第二交代が始まったことで押し上げられ、これにより年間生産台数は2倍の15万台に、工場労働者の雇用は1000人増加した。HCMは、今年3月、第二工場で2011年初めに第二交代をスタートする予定であること、それによりアリストン工場での雇用が400人新たに増えることを発表した。

輸出

2009年には輸出が急減したが、2010年前半のホンダとトヨタからの軽量自動車輸出出荷台数は、65.5%増の26万8276台と、10万6000台急増した。カナダの日系自動車メーカーの2010年前半における対生産輸出比は、71.2%で、前年同期の62.7%から上昇を見た。

企業別カナダでの軽量自動車販売

企業	2010年1-6月			2009年1-6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	40,807	25,464	66,271	48,106	21,737	69,843	-15.2	17.1	-5.1	
	北米製	35,891	25,464	61,355	41,816	21,737	63,553	-14.2	17.1	-3.5
	日本製	4,916	0	4,916	6,290	0	6,290	-21.8	0.0	-21.8
トヨタ	53,446	39,826	93,272	61,238	36,204	97,442	-12.7	10.0	-4.3	
	北米製	39,392	35,401	74,793	41,830	29,164	70,994	-5.8	21.4	5.4
	日本製	14,054	4,425	18,479	19,408	7,040	26,448	-27.6	-37.1	-30.1
マツダ	33,952	6,907	40,859	33,153	5,638	38,791	2.4	22.5	5.3	
	北米製	3,014	4,271	7,285	3,792	3,940	7,732	-20.5	8.4	-5.8
	日本製	30,938	2,636	33,574	29,361	1,698	31,059	5.4	55.2	8.1
日産	29,227	12,289	41,516	28,096	11,371	39,467	4.0	8.1	5.2	
	北米製*	24,627	2,903	27,530	25,207	2,522	27,729	-2.3	15.1	-0.7
	日本製	4,600	9,386	13,986	2,889	8,849	11,738	59.2	6.1	19.2
スズキ	3,036	1,306	4,342	3,664	2,059	5,723	-17.1	-36.6	-24.1	
	北米製	0	35	35	0	638	638	0.0	-94.5	-94.5
	日本製	3,036	1,271	4,307	3,664	1,421	5,085	-17.1	-10.6	-15.3
スバル	5,623	7,725	13,348	5,682	4,398	10,080	-1.0	75.6	32.4	
	北米製	1,571	3,353	4,924	1,192	286	1,478	31.8	1072.4	233.2
	日本製	4,052	4,372	8,424	4,490	4,112	8,602	-9.8	6.3	-2.1
三菱	5,579	4,260	9,839	5,671	4,384	10,055	-1.6	-2.8	-2.1	
	北米製	747	193	940	849	417	1,266	-12.0	-53.7	-25.8
	日本製	4,832	4,067	8,899	4,822	3,967	8,789	0.2	2.5	1.3
合計	171,670	97,777	269,447	185,610	85,791	271,401	-7.5	14.0	-0.7	
	北米製	105,242	71,620	176,862	114,686	58,704	173,390	-8.2	22.0	2.0
	日本製	66,428	26,157	92,585	70,924	27,087	98,011	-6.3	-3.4	-5.5

* 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・コンサルタンツ・インク

HCMからの輸出は、同時期24.1%増の10万3558台で、のうち約96%は、米国に輸出された。TMMCからの軽量自動車輸出は、109.4%増の16万4718台で、うち約94%は米国市場へ出荷された。両社合わせて、1万4380台以上が、米国大陸以外へ輸出された。

輸入

海外からの完成車輸入合計台数は、市場の回復と密接に連動し、2010年前半、前年同期の15万6082台から21万4777台と37.6%増加した。同期、NAFTA(北米自由貿易協定)圏(米国とメキシコ)からの輸入は、41.2%増の11万1779台、日本からの輸入は、33.9%増の10万2998台となった。

カナダは、1993年以来毎年、日本ブランド車の純輸出国となっている。2010年1～6月、カナダからの輸出は、日本とNAFTA諸国からの輸入を、約5万3500台上回った。1993年以来、日本、米国、メキシコからの輸入合計を240万台以上上回る車がカナダから輸出されている。

オンタリオ州議事堂で、JAMA Canadaの25周年祝賀レセプション

JAMA Canadaは、3月末、設立25周年を祝賀するレセプションをオンタリオ州議事堂で開催し、州議会議員、オンタリオ州政府役人、自動車業界からの賓客を迎えた。

JAMA Canadaは、サンドラ・プパテロ経済開発貿易大臣を特別ゲストスピーカーとして迎え、96人の出席者、うち5人の州政府関係者が祝賀の席を共にした。



トロントのオンタリオ州議事堂で、25周年レセプションを開催

レセプション開始前に、JAMA Canadaは、ドルトン・マギンティオンタリオ州政府首相とプパテロ大臣と会見し、日系自動車メーカーと部品メーカーが、自動車業界とオンタリオ州経済への存在感と貢献を増大させていることを説明した。

プパテロ大臣は、「オンタリオ州の繁栄を持続させるためには、活力のある自動車セクターが重要であることを認識している。オンタリオ州は、最高の最も熟練された労働者をかかえており、自動車産業は、オンタリオ州最大の製造産業だ」と語った。「日系自動車メーカーは、北米自動車産業に欠かせない存在であり、私も同僚も、ホンダやトヨタのような企業がオンタリオ州の工場で生産を増強されているのを見て勇気付けられている。ホンダがアリソン工場で400人の新雇用を発表されたことは、オンタリオ州経済への信任投票だ。オンタリオ州政府は、より多くの雇用を創出し、州に新しい投資を誘致するために、他の自動車メーカーとも協力する準備ができています。」

「自動車セクターは、オンタリオ州政府経済の非常に重要な一部であり、これからもそうあり続ける。自動車産業は、回復の兆しを示し始めたが、さらに努力が必要だ。より繁栄するオンタリオ州に向けての州の5ポイント経済計画(Five-Point Economic Plan)の一環として、自動車メーカーがより力を増し、より環境にやさしく、よりコスト競争力をつけていることができるよう引き続き助力していく。」

プパテロ大臣の言葉に応え、JAMA Canadaの西前学前副会長(前ホンダ・カナダ社長兼CEO)が、「オンタリオ州は、間違いなく、販売、ディストリビューション、製造、輸出における日系自動車関連投資先として有効なところだ。JAMA Canada加盟各社全ての本社、全ての組立工場、93%の部品関連工場は、オンタリオ州に居を構えている。自動車を販売するところで製造しているばかりでなく、去年は日本からの輸入車の2倍の台数を輸出し、カナダの自動車貿易に純利益をもたらしている」と語った。

「カナダの全自動車メーカーが外国所有である一方、オンタリオ州政府と連邦政府は、われわれと競合する2つの米国自動車メーカーの株主となっている。昨年、そうしなければならなかったことは理解する一方、政策やプログラムにおいて偏った優遇をする危険を避けるよう慎重になることが重要とも考える。オンタリオ州やカナダの納税者の投資を保護する必要は理解するが、自動車メーカー全てが、オープンに公平に、平等に扱われるべきだと信じる。」



(左から)サンドラ・パテロ経済開発貿易大臣、小嶋邦義TGミント副社長



(左から)レイ・タンゲイTMMC会長、サンドラ・パテロ大臣



(左から)西前学JAMA Canada前副会長/ホンダ・カナダ前社長兼CEO、サンドラ・パテロ大臣、ディヴィット・ウォーツJAMA Canada専務理事



(左から)ピーター・フライズAUTO21所長、山下哲生日本国トロント総領事



JAMA Canadaが、ドルトン・マギンティオンタリオ州首相とサンドラ・パテロ経済開発貿易大臣と会見

論評

カナダ自動車産業の状況：雇用なき景気回復？

デロジエ・オートモーティブ・コンサルティング社長 デニス・デロジエ

GMとクライスラーが何十億ドルもの納税者のお金をポケットに詰めて破産から抜け出してから、1年が過ぎた。最近、自動車業界の問題を挙げた長いリストを見てみたが、結果は、一つの例外を除いて、目覚しかった。

GMとクライスラーは、破産から抜け出し進展を示しているようだ。

- ・ フォードは、市場シェアを増やしている。
- ・ 輸入ブランドのいくつかは、デトロイトメーカーに市場シェアを奪われているようだ。
- ・ デトロイトスリーの自動車製造コストは、下方修正され、新しい国産メーカー(米国車以外の現地生産メーカー)との競争力を増した。
- ・ カナダ、米国、メキシコの市場は、次第に通常に戻りつつある。
- ・ 最近破産したサプライヤーはいない。さらに、生き残ったサプライヤーは、好調であるようだ。
- ・ 一つのマイナス要因：自動車関連雇用が回復していない。

自動車方程式においてもっとも重要な変数であり、しかも州政府と連邦政府が1000億ドル以上もデトロイトスリーにつき込んだ(注：フォードは新しい燃費条件を満たす助けになる資金を得た)重要な理由が、職の喪失に歯止めをかけ、自動車セクターの雇用を支援することだった。カナダ統計局は、今年1月から4月末までの新しい雇用数を発表した、その数字は、すべてが順調ではないことを示している。

自動車製造業には、4つのサブセクターがある。自動車と自動車部品の組立は、その中核にあるが、自動車車体・トレーラーセクターとMTDMセクター(machine tool, die, mold-工作機械、金型、型)セクターもある。この全てのセクターでの雇用は、2001年に20万人弱でピークに達したが、今日では、約8万人減の12万3829人と1982年以来最低のレベルとなっている。今年、自動車製造雇用は、5年連続の減少を見ている。最大の雇用喪失が起こったのは昨年で、3万4000人の職が泡と消え、連邦政府とオンタリオ州政府はパニック状態となった。

今年、この4つのサブセクター全てで、雇用は引き続き減少している。前年同期と比べ約1万人の職が消失した。一年前を思い出していただけと、自動車業界は大困難に直面していたわけで、一年前の不振レベルからさらに減少したということは、自動車セクターの製造面が、深刻な状態にあることを示している。

カナダの自動車製造セクター雇用(2010年1~4月)

	組立	部品	工具・金型・型	車体・トレーラー	製造合計	前年	同期比
1991	52,409	66,705		18,201	9,634	146,948	
1992	52,128	62,693		20,221	10,591	145,633	-0.9%
1993	55,861	65,564		17,625	10,270	149,320	2.5%
1994	53,171	69,758		22,530	11,107	156,566	4.9%
1995	55,858	75,100		22,279	11,222	164,459	5.0%
1996	56,825	75,689		23,738	13,140	169,392	3.0%
1997	54,009	80,658		23,672	15,097	173,436	2.4%
1998	57,391	85,236		27,208	16,755	186,590	7.6%
1999	57,719	90,313		27,184	17,624	192,838	3.3%
2000	56,037	97,285		26,187	18,282	197,790	2.6%
2001	53,713	100,540		26,616	18,350	199,218	0.7%
2002	52,137	95,782		25,503	17,556	190,978	-4.1%
2003	50,446	97,579		27,315	17,797	193,135	1.1%
2004	49,707	97,230		27,847	17,523	192,306	-0.4%
2005	50,583	97,577		27,541	17,891	193,592	0.7%
2006	47,770	93,039		28,347	18,545	187,701	-3.0%
2007	47,596	87,995		25,893	17,631	179,114	-4.6%
2008	43,772	82,568		24,667	16,963	167,970	-6.2%
2009	36,828	63,916		19,645	12,987	133,375	-20.6%
2010	36,294	58,103		18,216	11,216	123,829	-7.2%
ピーク時 からの変化	21,424	42,436		10,132	7,330	81,322	

(出所：カナダ統計局)

組立セクターは、昨年を少し下る約3万6000人で安定化してきている。もはや急落ではなくなったが、ピーク時からすると2万1000人以上も少ないレベルになっているが、少なくとも安定はしてきた。このセクターで真の雇用創出をしてきたのは常に部品生産者であり、部品生産者は、今年5000人以上の職を削り雇用の急落を続けている。自動車部品セクターの雇用は、2001年に10万人強でピークに達したが、以来、同セクターは4万2000人の職を失ってきており、まだその終わりは見えていない。

さらに、非常に問題なのは、自動車部品セクターのコアとなる能力の一つは常に、金型・工具セクターとの密接なつながりであったことだ。自動車部品セクターの衰退は、カナダの金型・工具セクターに打撃を与えた。MTDMセクターは伝統的に、カナダの自動車関連製造産業の中でもっとも安定したセクターであり、衰退は非常にまれで、通常はゆっくりと雇用を増やしてきた。1991年から2006年にMTDMセクターは、1万8000人の雇用から2万8000人以上の高度な熟練職雇用へと成長した。その4年後、2010年には、1991年レベルの雇用に逆戻りしている。カナダが、スキルレベルの低い雇用を維持することはできないが、高付加価値の雇用を維持することができなければ、この国の自動車・部品製造は、窮地に陥る。

政治家たちは、カナダの自動車・部品製造セクターが衰退していくのを目にして、大きく心配するべきだ。この業界が現在の回復を通して構造改革を続ける中、連邦政府やオンタリオ州政府の政策立案者たちが、なぜこのような雇用が消失しているのか、カナダが長期的に北米での自動車産業のシェアを維持するためにはどんな戦略対応が必要なのかを理解しているのかは不明だ。