

JAMA Canada Report

A Newsletter on the Canadian Automotive industry

www.jama.ca

2008年9月Vol. 9, No.4

カナダの販売が勢いを失い、輸出用生産はさらに低迷

2008年上半期、米国での自動車販売が落ち込む中、カナダでの販売はかなり持ちこたえたが、成長率は、2008年第1四半期に7.3%上昇した後、下降を続けている。6月末、軽量自動車販売は、88万3007台と、昨年前期から2.4%の増加を見た。乗用車販売は、8.5%増加した一方、軽量トラック販売は、2007年前半に比べ4.5%落ち込んだ。

日系自動車メーカー全体としては、2008年前半、販売は12.0%増の33万3310台となり、市場シェアは、過去最高の37.7%となった。デトロイトスリーの販売は、前年同期を5.0%下回る43万552台。韓国メーカーの販売は、1~6月期、13.3%増加し、6万1859台、欧州車販売は、わずかながら0.5%上昇し5万7286台となった。

2008年上半期のベストセラーは、「エントリーレベル」車(サブコンパクト車、コンパクト車、軽量トラックを含む)で、その他すべてのセグメントの販売は前年同期を下回った。エントリーレベル車の販売は、12.1%跳ね上がり、45万5999台と市場全体の51.6%を占め、「ミッドサイズ/ファミリーレベル」カテゴリーの倍のシェアを獲得した。

日本車ブランドは、上半期、6車がベストセラー乗用車トップ10入りし、うちホンダ・シビック、トヨタ・カロー

ラ、マツダ3がトップ3にランクされた。シビックは、過去10年連続カナダのトップセラーとなってきた。シビックとカローラの販売は、前年同期比、各24.1%、37.4%上昇した。

生産

カナダの日系工場での生産は、2008年上半期まちまちであったが、全体的には、43万6600台と3.8%減少した。ホンダ(HMC、アリストン)の生産は、1.5%減の20万台弱、トヨタ(TMMC、ケンブリッジ)での生産は、同時期、年初めに新型カローラと新型マトリックスのモデルを導入したことが主な原因となり6.5%減の15万3269台となった。CAMI(GMとスズキの合弁、インガソール)の生産は、第2四半期の生産が落ちたことから、前年同期比3.9%減の、8万3869台となった。

全体的には、カナダの全メーカーによる軽量自動車生産は、16.8%落ち込み、111万8621台となった。これは、前年同期に比べ22万5000台以上の減少となる。乗用車生産は、14.9%、軽量トラックは18.9%の下降を見せた。デトロイトのメーカーでは、GMカナダの生産が44.8%沈み込んだ一方、フォードは4.4%下向き、クライスラーは前年同期のレベルを保った。GMは、明らかに、アメリカン・アクセルのストライキや、主要な米国市場、特に軽量トラックの需

目次と主な内容

| | |
|--------------------------------------|---|
| カナダの販売が勢いを失い、輸出用生産はさらに低迷 | 1 |
| 連邦政府がフォードカナダに財政支援 | 3 |
| オンタリオ州政府先進製造投資戦略を延長 | 4 |
| CAWが新委員長を選出 | 5 |
| 自動車セクター、クライシスの裏にあるのは？：デニス・デロジェ | 5 |

生産

| | Jan-June 2008 | Jan-June 2007 | (%) |
|---------------|----------------|----------------|-------------|
| HONDA (HCM) | 199,462 | 202,497 | -1.5 |
| TOYOTA (TMMC) | 153,269 | 163,940 | -6.5 |
| CAMI | 83,869 | 87,262 | -3.9 |
| 合計 | 436,600 | 453,699 | -3.8 |

輸出

| | Jan-June 2008 | Jan-June 2007 | (%) |
|---------------|----------------|----------------|-------------|
| HONDA (HCM) | 154,055 | 158,083 | -2.5 |
| TOYOTA (TMMC) | 98,227 | 128,155 | -23.4 |
| CAMI | 69,858 | 69,828 | 0.0 |
| 合計 | 322,140 | 356,066 | -9.5 |

輸入

| | Jan-June 2008 | Jan-June 2007 | (%) |
|-------------|----------------|----------------|-------------|
| JAPAN | 123,913 | 122,361 | 1.3 |
| U.S./MEXICO | 101,369 | 112,577 | -10.0 |
| 合計 | 225,282 | 234,938 | -4.1 |

出所：JAMA, JAMA Canada

要不調に影響を受けた。オシャワのGMトラック工場の生産は、今年上半期61.8%落ち込んだ。米国需要の激しい落ち込みの結果、GMは6月に、オシャワトラック工場での生産を2009年に取りやめることを発表した。

輸出

カナダの日系工場からの輸出は、2008年前半、9.5%減の合計32万2140台となったが、これは主に、トヨタ(TMMC)からの出荷が23.4%減じたことによる。同時期、CAMIからの自動車輸出は2007年と変わらず、ホンダ(HCM)からの輸出は、2.5%微減した。カナダでの生産はほとんどが米国市場へ輸出されているが、2008年上半期、カナダの国内需要、特にホンダ・シビックやトヨタ・カローラなどの小型低燃費車の需要が好調であったため、通常より多くの生産車が国内需要を満たすためにカナダにとどまった。

カナダにおける日系各社販売台数

| Company | Jan-June 2008 | | | Jan-June 2007 | | | 変化(%) | | |
|-------------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|-------------|--------------|-------------|
| | Cars | Trucks | Total | Cars | Trucks | Total | Cars | Trucks | Total |
| HONDA | 68,902 | 25,520 | 94,422 | 56,372 | 24,251 | 80,623 | 22.2 | 5.2 | 17.1 |
| N.A. Built | 57,225 | 25,515 | 82,740 | 46,378 | 24,201 | 70,579 | 23.4 | 5.4 | 17.2 |
| Japan Built | 11,677 | 5 | 11,682 | 9,994 | 50 | 10,044 | 16.8 | -90.0 | 16.3 |
| TOYOTA | 87,053 | 34,111 | 121,164 | 75,422 | 30,357 | 105,779 | 15.4 | 12.4 | 14.5 |
| N.A. Built | 56,935 | 16,539 | 73,474 | 49,453 | 16,710 | 66,163 | 15.1 | -1.0 | 11.0 |
| Japan Built | 30,118 | 17,572 | 47,690 | 25,969 | 13,647 | 39,616 | 16.0 | 28.8 | 20.4 |
| MAZDA | 38,424 | 8,474 | 46,898 | 38,575 | 8,891 | 47,466 | -0.4 | -4.7 | -1.2 |
| N.A. Built | 2,969 | 5,398 | 8,367 | 4,006 | 4,799 | 8,805 | -25.9 | 12.5 | -5.0 |
| Japan Built | 35,455 | 3,076 | 38,531 | 34,569 | 4,092 | 38,661 | 2.6 | -24.8 | -0.3 |
| NISSAN | 29,973 | 14,534 | 44,507 | 28,758 | 12,034 | 40,792 | 4.2 | 20.8 | 9.1 |
| N.A. Built* | 27,269 | 3,329 | 30,598 | 25,394 | 5,071 | 30,465 | 7.4 | -34.4 | 0.4 |
| Japan Built | 2,704 | 11,205 | 13,909 | 3,364 | 6,963 | 10,327 | -19.6 | 60.9 | 34.7 |
| SUZUKI | 4,948 | 1,670 | 6,618 | 4,067 | 2,196 | 6,263 | 21.7 | -24.0 | 5.7 |
| N.A. Built | 0 | 318 | 318 | 0 | 919 | 919 | 0.0 | -65.4 | -65.4 |
| Japan Built | 4,948 | 1,352 | 6,300 | 4,067 | 1,277 | 5,344 | 21.7 | 5.9 | 17.9 |
| SUBARU | 6,342 | 3,390 | 9,732 | 6,075 | 2,140 | 8,215 | 4.4 | 58.4 | 18.5 |
| N.A. Built | 2,335 | 511 | 2,846 | 2,465 | 328 | 2,793 | -5.3 | 55.8 | 1.9 |
| Japan Built | 4,007 | 2,879 | 6,886 | 3,610 | 1,812 | 5,422 | 11.0 | 58.9 | 27.0 |
| MITSUBISHI | 6,457 | 3,512 | 9,969 | 4,879 | 3,556 | 8,435 | 32.3 | -1.2 | 18.2 |
| N.A. Built | 1,649 | 226 | 1,875 | 1,442 | 322 | 1,764 | 14.4 | -29.8 | 6.3 |
| Japan Built | 4,808 | 3,286 | 8,094 | 3,437 | 3,234 | 6,671 | 39.9 | 1.6 | 21.3 |
| TOTAL | 242,099 | 91,211 | 333,310 | 214,148 | 83,425 | 297,573 | 13.1 | 9.3 | 12.0 |
| N.A. Built | 148,382 | 51,836 | 200,218 | 129,138 | 52,350 | 181,488 | 14.9 | -1.0 | 10.3 |
| Japan Built | 93,717 | 39,375 | 133,092 | 85,010 | 31,075 | 116,085 | 10.2 | 26.7 | 14.7 |

* メキシコ製の販売も含む

出所：AIAMC, Desrosiers Automotive Consultants Inc.

2008年上半期、カナダの販売トップ10軽量自動車

| 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 | 43,029 | 34,678 | 24.1% | 1 | Ford F-Series | 36,555 | 38,865 | -5.9% |
| 2 | Toyota Corolla | 30,506 | 22,203 | 37.4% | 2 | Dodge Caravan | 22,723 | 30,856 | -26.4% |
| 3 | Mazda3 | 26,358 | 26,710 | -1.3% | 3 | Dodge Ram | 22,431 | 21,762 | 3.1% |
| 4 | Toyota Yaris | 22,765 | 20,067 | 13.4% | 4 | Ford Escape | 16,976 | 16,135 | 5.2% |
| 5 | Chevrolet Cobalt | 19,477 | 18,379 | 6.0% | 5 | GMC Sierra | 16,771 | 22,762 | -26.3% |
| 6 | Hyundai Accent | 16,952 | 8,203 | 106.7% | 6 | Chevrolet Silverado | 16,342 | 21,730 | -24.8% |
| 7 | Pontiac G5 | 15,884 | 13,866 | 14.6% | 7 | Ford Ranger | 12,628 | 12,086 | 4.5% |
| 8 | Toyota Camry | 13,835 | 14,709 | -5.8% | 8 | Honda CR-V | 10,232 | 9,358 | 9.3% |
| 9 | Nissan Versa | 12,809 | 11,612 | 10.3% | 9 | Toyota RAV4 | 10,102 | 7,703 | 31.1% |
| 10 | Ford Focus | 12,693 | 12,090 | 5.0% | 10 | Chevrolet Uplander | 9,084 | 10,312 | -11.9% |

出所: Desrosiers Automotive Consultants Inc.

輸入

日本、米国、メキシコからの上半期の軽量自動車輸入は、前年同期比4.1%減の22万5283台となった。日本からの輸入は、1.3%微増した12万3913台であった一方、米国とメキシコからの輸入は、10.0%減の10万1369台となった。全体的には、カナダは、日本車ブランドの純輸出国となっており、JAMA Canada加盟各社による日本、米国、メキシコからの輸入を、3万8044台上回る車がカナダ工場から輸出された。

連邦政府がフォード・カナダに財政支援

2008年9月3日、ジム・プレントイス産業大臣は、カナダ政府がフォード・モーター・カンパニー・オブ・カナダのルネッサンスプロジェクトに最高8000万ドルを投資することを発表した。同プロジェクトは、2012年暦年までに合計で最高7億3000万ドルを投資する構想だ。同プロジェクトは、最高548人の自動車セクター雇用を生み出す、あるいは維持する見込みだが、今後4年間で、最高757人にまで雇用を増やす可能性を秘める。

フォード・カナダのルネッサンスプロジェクトは、以下の2項目の内容から成る：

- ・ オンタリオ州ウインザーに最新のフレキシブルエンジン組立工場を作る。
- ・ フォードの北米ディーゼル・先進パワートレイン研究革新センターを創設する。

カナダ政府によるルネッサンスプロジェクトへの貢献は、第三者による検証を含めたデュー・ディリジェンスの結果問題がないことと、自動車革新基金(Automotive Innovation Fund)の定めるその他すべての連邦政府が課す必要条件を満たすことを条件としている。

フレキシブルエンジン組立工場

新しいフレキシブルエンジン組立工場は、現在使用されていないエセックスエンジン工場に置かれる。

工場の設計とテクノロジーは、柔軟性(フレキシビリティ)に焦点が置かれ、その結果、同工場は北米におけるフォードのコアとなる工場になるばかりか、市場の状況により、他のタイプや大きさのエンジンの生産にも迅速に対応することができるようになる。

この新しいフレキシブルな設計は、市場状況が変わっても、工場の長期的な持続可能性を確保する助けとなる。さらに、この柔軟性により、新しい先進テクノロジーの迅速な組み込みを確保できるようになるため、同工場はグリーンな(環境にやさしい)自動車テクノロジーの最前線にあり続けることができる。

エンジン生産は、年21万5000台まで、雇用は501人まで到達すると見込まれている。同工場への初期投資は、4億7300万ドル、うち、カナダ政府が4230万ドルを貢献する。市場が好環境であれば、フォードは、さらに1億4000万ドルを投資し、年産11万台に拡大する可能性がある。そうなれば、カナダ政府は、同プロジェクトにさらに1450万ドルを貢献する。

フォードの北米ディーゼル・先進パワートレイン研究革新センター

新しい北米ディーゼル・先進パワートレイン研究革新センターは、フォード・カナダのパワートレインエンジニアリング研究開発センターを置き換え拡張する。既存の同センターは、設備が時代遅れとなってきたため2009年に閉鎖される。

新しい研究センターには、16台の先進パワートレイン動力計が設備され、毎日の生産をサポートするエンジンテストや、大学や部品サプライヤーとの共同研究を含む日々の先進パワートレインの研究革新に使われる。

同センターには、パワートレイン試作品、ガソリンパワートレイン技術、ハイブリッド技術、さらにディーゼル、バイオディーゼル、エタノールブレンドや水素などの代替燃料パワートレインの先進的な研究開発を行う設備が整えられる。

フォードは、この新しい拡張された施設で、北米でのエンジンテスト能力のかなりの部分を統合する。ウインザーで、47の知識ベース雇用を創出し維持すると見込まれている。同センター創設のための投資総額は、1億1700万ドルとなる見通しだ。カナダ政府の同センターへの貢献は、2320万ドルとなる。

連邦政府の自動車革新基金

自動車革新基金(Automotive Innovation Fund - AIF)は、2008年度予算で導入されたもので、革新的でより環境にやさしく、より燃費のよい車を作るための戦略的で大型の研究開発プロジェクトを支援するために、自動車メーカーにたいして5年間で2億5000万ドルを提供する。

カナダ産業省は、AIFでの資金提供にたいして出された、5年間で最低3億ドルの価値があるカナダの民間セクター投資などの提案を考慮する。大規模で重要な自動車革新研究開発構想に関わる自動車やパワートレインの組立工場なども、適格プロジェクトに含まれる。

個々の提案は、ビジネスケースがいかにしっかりしているかに基づいて評価され、特に、革新、研究開発、環境、経済効果が重視される。

AIFからの資金は、無条件返済義務付資金(unconditionally repayable contributions)として提供される。返済期限が終わった時点で、資金の受領者は100%の返済を終える。AIF資

金提供を求める各提案は、総合的なデュー・ディリジェンスのプロセスの対象となり、プロジェクトの実現可能性とリスクや、提案された革新、環境、経済効果を実現する能力が評価される。

オンタリオ州政府先進製造投資戦略(AMIS)を延長

8月18日、オンタリオ州政府は、先進製造投資戦略(Advanced Manufacturing Investment Strategy - AMIS)の再実施を発表した。5億ドルのAMISプログラムは、オンタリオ州でのテクノロジーや革新への適格投資をサポートするため、5年間、無利子の返済義務付ローンを提供するものだ。

今年の予算演説で、オンタリオ州政府は、このAMISプログラムを大きく強化することを発表した。この強化されたプログラムは、直ちに発効する。

- ・ 貸付分の比率を30%に引き上げる(前回は10%)。
- ・ 適格最小規模を50人の雇用創出・維持あるいは、1000万ドルの投資に引き下げる(前回は、100人/2500万ドル)。
- ・ 申請は常時受け付ける(次回の提案受付まで待つ必要なし)。

このような強化策は、AMISをより利用しやすくし、より多くの企業の利用を可能にし、より低コストの資金へのアクセスを改善するものとなる。ほとんどのケースでは、完全な申請を提出して45日以内に、決定の如何が通知される。

サンドラ・プパテロ経済開発貿易大臣は、AMISについて、「プログラムをよりアクセスしやすいものにし、プロジェクトの実施可能性により大きなインパクトを与えるものにしてほしいという製造業者からの声に耳を傾けた。この強化策で、AMISは結果を出すものになる」と語った。

AMISの貸付を受けるためには、プロジェクトは、5年間で50人の職を創出・維持する、あるいは1000万ドルを投資しなければならない。提案されたプロジェクトが、AMISの目的と基準をすべて満たしていたとしても、貸付が提供されるという保証はない。AMISの目的や基準をより効果的に満たすプロジェクトが他にあるかもしれないからだ。

詳細情報は、以下で入手できる。

- ・ 詳細情報と申請用紙は、www.ontariocanada.com
（「Programs and Services」リンクをクリック）で提供。

Advanced Manufacturing Investment Strategy (AMIS)
Ministry of Economic Development and Trade
Sector Competitiveness Branch
6th Floor, Room 611A, Hearst Block
900 Bay Street
Toronto, ON M7A 2E1
Tel: (416) 325-6867 Fax: (416) 314-7014
Email: AMIS@ontario.ca

CAWが新委員長を選出

カナダ自動車労組(Canadian Auto Workers - CAW)は、6月6日、バズ・ハーグローブ氏の後任に、ケン・ルウェンザ氏を全国委員長として選出した。ルウェンザ氏(54歳)は、1985年にCAWが設立されて以来、3代目の全国委員長となる。ハーグローブ氏の前任は、1985年から1992年まで全国委員長を務めたボブ・ホワイト氏。

ルウェンザ氏は、ウインザーのCAW444支部の支部長を勤め、クライスラー・カナダの労働者を代表していた。氏はそこで、ハーグローブ氏のような熱烈で伝統的な労働アクティビストとしての評判を確立しており、ハーグローブ氏に後継者として推された。

ルウェンザ氏は、「スティーブン・ハーパーの本当の顔が、少数政権として治めているあの顔だと信じる者がいるか? スティーブン・ハーパーの本当の顔は、改革(Reform)党のときの顔だ、右翼の国民連合(National Citizen's Coalition)のときの顔だ、そしてわが国を、解体し、今の国とは見分けのつかないようにする顔だ」と言った。

氏は、ハーパー政権が、総選挙の実施発表数日前まで自動車産業への資金提供を求める声を拒否してきたにもかかわらず、新たに資金を業界へ投入するという最近の発表を退けた。

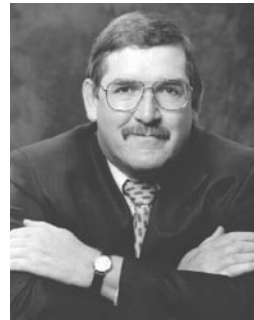
「製造職を維持するという長期戦略などスティーブン・ハーパーは持っていないのではないかと」と、ルウェンザ氏は疑問を投じる。「われわれが必要なのは、メイド・イン・カナダの産業政策であり、われわれが強力な経済を構築し職を創出することができるようにする政策だ。」

「質の高い公的医療を守り、連邦政府が労働者の不利益になるような不公平な貿易協定を締結するのを止めるというのが、総選挙中の最優先であり続けるべきだ」と語った。

ルウェンザ氏はまた、引き続きCAWの多様化を目指し、低賃金労働者や、組織化されていない残りの70%のカナダの労働者にメッセージを届け、組織化していくことを強調した。

ハーグローブ氏は、短いスピーチの中で、1992年当時の17万人という組合員から今日約25万人にまで成長させ、組合のビジョンを拡大し、競馬やカジノ、ヘルスケア、高等教育機関、小売業などの労働者を含めるにいたるなど、CAW委員長を務めた間に起こったさまざまな変革について述べた。ハーグローブ氏の時代、CAWは、30以上の組合と合併した。現在、自動車関連組合員は、CAW全組合員の40%を切っている。

自動車セクター、クライシスの裏にあるのは?



デロジエ・オートモーティブ・コンサルタンツ デニス・デロジエ

私が「クライシス」というとき、実際何を意味しているのか? この言葉は、過去数ヶ月、自動車セクターが直面していた苦悩を描写する際に、私自身はずっと使わないようにしてきた言葉だ。「クライシス」は、最近、まさに過剰使用されてきた言葉で、しばしば、間違ったコンテキストで発せられる。

組合は、組織化された組立工場での職の喪失を「クライシス」と呼び、それが自動車セクターにとって大難であることを意味する。まあ、そうだ。このような組織化された工場の労働者たちは、クライシスに直面している。しかし、組織化されていない工場で職が創出されている限り(実際されている)、業界自体は、クライシス状態にはない。

GM、フォード、クライスラーが直面している市場シェアの侵食もまた、クライシスと言及されており、ここでもそれが自動車業界にたいする破壊的な影響を与えることが含意されている。確かに、デトロイトスリーは、各社に深刻な悪影響を与える市場シェアのシフトに直面している。し

北米における総販売台数

商業用トラック含む

| Year | North America Total | Canada as a % of N.A. | Mexico as a % of N.A. |
|------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| 2000 | 20,300,128 | 7.8% | 4.4% |
| 2001 | 20,012,684 | 8.0% | 4.7% |
| 2002 | 19,874,336 | 8.7% | 5.1% |
| 2003 | 19,591,598 | 8.3% | 5.1% |
| 2004 | 19,992,961 | 7.9% | 5.6% |
| 2005 | 20,201,249 | 8.1% | 5.6% |
| 2006 | 19,892,089 | 8.4% | 5.9% |
| 2007 | 19,294,965 | 8.8% | 5.9% |
| 2007/2006 | -3.0% | | |
| 2008 Tracking | 17,894,769 | 9.7% | 6.3% |
| 2008 F | 17,435,223 | 9.7% | 6.0% |
| 2009 F | 16,940,746 | 9.7% | 6.5% |
| 2010 F | 18,781,374 | 8.7% | 6.7% |
| 2011 F | 19,999,358 | 8.2% | 6.8% |
| 2012 F | 20,607,581 | 8.0% | 7.0% |

北米における総生産台数

商業用トラック含む

| Year | North America Total | Canada as a % of N.A. | Mexico as a % of N.A. |
|------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| 2000 | 17,659,700 | 16.8% | 10.9% |
| 2001 | 15,816,654 | 16.0% | 11.7% |
| 2002 | 16,717,553 | 15.8% | 10.8% |
| 2003 | 16,215,337 | 15.7% | 9.7% |
| 2004 | 16,224,864 | 16.7% | 9.6% |
| 2005 | 16,318,783 | 16.5% | 10.3% |
| 2006 | 15,877,161 | 16.2% | 12.9% |
| 2007 | 15,425,600 | 16.7% | 13.6% |
| 2007/2006 | -2.8% | | |
| 2008 Tracking | 13,630,068 | 15.4% | 16.6% |
| 2008 F | 13,921,371 | 15.5% | 15.0% |
| 2009 F | 13,509,609 | 16.3% | 15.4% |
| 2010 F | 14,958,659 | 16.5% | 15.8% |
| 2011 F | 15,908,738 | 16.5% | 16.2% |
| 2012 F | 16,371,949 | 16.8% | 17.0% |

北米における生産対販売率

商業用トラック含む

| Year | North America Total |
|---------------|---------------------|
| 2000 | 87.0% |
| 2001 | 79.0% |
| 2002 | 84.1% |
| 2003 | 82.8% |
| 2004 | 81.2% |
| 2005 | 80.8% |
| 2006 | 79.8% |
| 2007 | 79.9% |
| 2008 Tracking | 76.2% |

Source: DesRosiers Automotive Consultants Inc. AIAMC, CVMA, Ward's Automotive Reports, and Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A.C.

しかし、その他のメーカーは、デトロイトスリーが失ったシェアを置き換えているので、業界自体としては、クライシス状態ではない。

消費者は、燃料価格が急騰する中、より低燃費の車に移行している。そうでない車を生産している工場は閉鎖に追いやられているので、これはしばしばクライシスと表現される。これは、ほんとうにクライシスなのか?いや、そうではない。より小型の車を生産している工場は生産を増やしているわけだから、これは、単なる市場セグメントのシフトを意味している。市場の需要に合わない製品を揃えているメーカーは深刻な販売・生産問題に直面しているかもしれないが、業界自体がクライシス状態にあるわけではない。

ではなぜ、現在の自動車セクターの問題を説明するにあたって「クライシス」という言葉を今、使っているのか?自動車業界は、1990年代初期以来の大きな周期的な景気の下降に見舞われている。この景気後退は北米の自動車業界内で起こっているグローバルライゼーションによってさらに悪化している。これが、真の意味での「クライシス」を生み出しているのだ。

そうは言ったが、経験豊富な評論家でさえ、この業界は本質的に周期的であることを忘れていたかのように見える。この業界は、常に周期的であったし、これからもそうだ。1960年に遡る詳細な統計数字を持っているが、それによると、北米の自動車市場には5回の大きな周期的な下降期と、最低でも3回のより小さな落ち込みがあったことがわかる。実際、この約50年間の間に、北米の自動車業界の周期的な性質は、時計のように正確に現れてきた。この業界は、3~8年の成長期の後、もう一度はね返るまでに、2~3年間、最低でも10%、しばしば20%の下降を経験する。

自動車業界は、14年以上もの間、深刻なまでに売りまくって、生産しまくってきた。この成長は、1960年代からのどの成長期と比べても、約2倍の長さ続いた。北米の自動車市場は、1991年に1450万台で底を打ち、2000年には2030万台のピークにまで成長した。市場は、2001年を通して軟化してきたように見えたが、2001年後半、9月11日の大テロ事件後、市場周期の力学が劇的に変わった。GMは、「Get America Rolling」というインセンティブキャンペーンを導入し、その後ほとんど5年間、販売は、人工的に高く設定されたインセンティブに支えられた。

さらに、米国消費者は、金融市場が信用の疑わしいハイリスクの借り手に、通常は設定するローンの安全装置となる担保なしで、巨大な金額を貸し始めたとき、ほとんど夢のような超脱の境地にあった。これは、究極的に、サブプライムの金融混乱のすべてを生み出すことになった。このようなサブプライムローンは、主に住宅向けであったが、この問題は、自動車セクターにも直接の影響を与える。このような信用の疑わしい借り手に貸し出されたお金が、新車あるいはより新しい車の購入資金に使われたからだ。この住宅購入に資金を簡単に貸し出す市場により、米国の消費者がかなり過度に新車を購入し、市場で提供されていたすべてのインセンティブを利用することが可能となった。このようにして、北米は、新車セクターにおいて、驚くべき14年間の成長期を見ることになったのだ。より通常といえる市場好調期間は、3~8年だろう。第二次世界大戦以来、市場はこれほどの長期に渡る成長を見せたことはない。

終わりのないように見えた成長期の後、自動車市場は今、激しい嵐の真っ只中にある。サブプライムの住宅クライシスが直撃し、貸付を受けるのが非常に難しくなり、米国経済は不況へ向かってスローダウンし、メーカーは、破壊的なインセンティブ競争から撤退し、燃料価格が急高騰し、そして、突然、自動車販売においてフルスケールの周期的後退期に入った。北米の消費者の自動車購買台数は、2005年に比べ、2008年には、約300万台落ちるだろう。興味深いことに、この失われた販売すべては、米国で発生している。カナダでもメキシコでもない。この2つの市場は引き続き安定を保っている。さらに、ほとんどのアナリストは、残りの2008年と2009年に入ってから市場は引き続き軟化すると信じる。

カナダ／米国の軽量自動車市場

販売台数

| Year | Total Market | N.A. Sourced | Market Share | Overseas Sourced | Market Share |
|------------------|--------------|---------------|--------------|------------------|--------------|
| 1981 | 11,331,549 | 8,304,762 | 73.3% | 3,026,787 | 26.7% |
| 1982 | 11,165,576 | 8,262,325 | 74.0% | 2,903,251 | 26.0% |
| 1983 | 13,090,937 | 9,956,110 | 76.1% | 3,134,827 | 23.9% |
| 1984 | 15,519,116 | 12,128,171 | 78.1% | 3,390,945 | 21.9% |
| 1985 | 17,028,551 | 13,009,977 | 76.4% | 4,018,574 | 23.6% |
| 1986 | 17,620,066 | 13,065,423 | 74.2% | 4,554,643 | 25.8% |
| 1987 | 16,417,196 | 11,951,065 | 72.8% | 4,466,131 | 27.2% |
| 1988 | 17,027,907 | 12,899,850 | 75.8% | 4,128,057 | 24.2% |
| 1989 | 15,986,165 | 12,321,134 | 77.1% | 3,665,031 | 22.9% |
| 1990 | 15,186,688 | 11,795,343 | 77.7% | 3,391,345 | 22.3% |
| 1991 | 13,654,281 | 10,694,362 | 78.3% | 2,959,919 | 21.7% |
| 1992 | 14,113,709 | 11,432,927 | 81.0% | 2,680,782 | 19.0% |
| 1993 | 15,110,114 | 12,666,451 | 83.8% | 2,443,663 | 16.2% |
| 1994 | 16,343,862 | 13,916,627 | 85.1% | 2,427,235 | 14.9% |
| 1995 | 15,859,442 | 13,719,146 | 86.5% | 2,140,296 | 13.5% |
| 1996 | 16,268,341 | 14,443,015 | 88.8% | 1,825,326 | 11.2% |
| 1997 | 16,508,057 | 14,406,976 | 87.3% | 2,101,081 | 12.7% |
| 1998 | 16,933,321 | 14,685,494 | 86.7% | 2,247,827 | 13.3% |
| 1999 | 18,507,951 | 15,770,061 | 85.2% | 2,737,890 | 14.8% |
| 2000 | 18,898,864 | 15,759,747 | 83.4% | 3,139,117 | 16.6% |
| 2001 | 18,692,978 | 15,283,232 | 81.8% | 3,409,746 | 18.2% |
| 2002 | 18,519,614 | 14,847,001 | 80.2% | 3,672,613 | 19.8% |
| 2003 | 18,232,545 | 14,552,444 | 79.8% | 3,680,101 | 20.2% |
| 2004 | 18,386,437 | 14,609,528 | 79.5% | 3,776,909 | 20.5% |
| 2005 | 18,531,045 | 14,738,742 | 79.5% | 3,792,303 | 20.5% |
| 2006 | 18,119,782 | 14,015,051 | 77.3% | 4,104,731 | 22.7% |
| 2007 | 17,743,897 | 13,585,064 | 76.6% | 4,158,833 | 23.4% |
| 2007/2006 | -2.1% | -3.1% | | 1.3% | |
| YTD 2007 | 9,079,289 | 6,950,542 | 76.6% | 2,128,747 | 23.4% |
| YTD 2008 | 8,267,187 | 6,160,247 | 74.5% | 2,106,940 | 25.5% |
| 2008/2007 | -8.9% | -11.4% | | -1.0% | |

Source: DesRosiers Automotive Consultants Inc. AIAMC, CVMA, and Ward's Automotive Reports

北米市場は、典型的な周期的下降期にあるが、これは、間違いなくもっと早く訪れているべき後退だ。この周期的下降をさらにひどくさせているのは、北米の自動車セクターのさらなるグローバルイゼーションだ。北米外からの輸入車販売は、上昇してきており、こういった輸入車が北米製の自動車を置き換えている。北米での自動車生産は、市場よりも早い速度で落下している。

これは、ほとんど皆が見落とししているポイントだ。われわれは、また、「輸入車」という言葉の使い方に気をつけなければならない。「輸入車」の半分以上は、北米で製造されているからだ。輸入車ブランドと、外国製車の区別をしなければならない。外国製輸入車の浸透度を測る一つの方法は、北米市場の生産対販売率(P/S)だ。この比率は、北米で製造された自動車の数に対する北米で購入された車の数を、単純にパーセンテージで表すものだ。

今日起こっていることは、この業界が1970年代にそれほど困難に陥った原因とほとんど同じだ。当時の市場もまた、周期的な下降期にあり、さらにそれを悪化させたのは、1975年に93.4%であったP/S比が、1982年にはわずか75.1%に落ち込んだことだった。これを異なった観点から見てみると、1976年の外国製輸入車の浸透率はわずか6.6%であったのに対し、1982年には24.9%まで成長した。結果、北米での生産台数は1970年代に500万台近く落ち込み、非常に現実的なクライシスを引き起こした。

逆に、まったく反対のことが、その後20年ほどの間に起こった。「新国産車」が北米に上陸し、1995年までには、その生産能力は、約300万台増加した。このため、P/S比は、93.1%に戻った。北米の自動車輸入は、再び10%以下となった。輸入車ブランドの市場シェアは大きく伸びたものの、北米で購入されたほとんどの車は、北米製であった。

しかし、過去十数年間の間、このトレンドはまた、逆になった。今年の北米のP/S比は、76.4%で推移しており、史上最低レベルに近づいている。これは、北米での自動車生産に深刻なインパクトを与えた。生産は、市場の周期的な後退のために約300万台、そして外国製輸入車の増加によりさらに100万台下落した。北米での自動車生産は、2000年に1770万台でピークに達し、今年は1390万台で推移している。400万台近くの生産の落ち込みによって、北米の自動車・自動車部品セクターはかなりの流血を経験しているのだ。

これが、北米の自動車セクターが「クライシス」を経験している理由だ。周期的な下降期にありながら、外国製輸入車の増加によるグローバルイゼーションの波によってそれがさらに悪化している。

すべての自動車メーカーが同様に影響を受けているわけではない。これが、今のマスコミのほとんどが焦点を当てているところだ。GM、フォード、クライスラーは、まさしく、この下降期の影響をまともに受けている。この3社を合わせた市場シェアは50%を切り、2000年初期には1340万台であった生産が、今年は800万台にまで落ちると予測されている。これは、540万台の生産減だ。さらに、ほとんどのアナリストは、デトロイトスリーの生産は、来年までには700万台中ごろにまで落ち込み、2000年初期からの3社を合わせた生産喪失が約600万台にもものぼることになるだろうと信じる。「新国産車」の生産が、この喪失部分のいくらかを置き換えたが、すべてではない。デトロイトスリーのサプライヤーは皆、深刻な減産に追いやられたが、これについてはほとんど成すすべもない。ほとんどのサプライヤーは、部品の生産のために海外に進出する能力はなく、GM、フォード、クライスラー用部品の需要減を「新国産車」メーカーの新規ビジネスで相殺することは難しい。

では、これがカナダにとって何を意味するのか？カナダは、米国のサブプライム危機や、その後の住宅危機によって今のところ深刻な影響は受けていない。また、カナダは、燃料価格の高騰にもそれほど大きな影響は受けていない。カナダは、米国よりもエントリーレベル車の購入比率が高く、カナダ市場は、米国と比べ、このような燃料価格の高騰にたいしてより弾力性を持つ。したがって、米国でかなりの販売減が起こっているにもかかわらず、カナダでの販売は、2008年の間は、持ちこたえたと予想されている。

カナダにとって短期的な痛みとなるのは、販売よりも生産のほうだ。米国での販売は今年初めから現在まで約20%減で推移し、軽量トラック市場は同時期30%近く落ちているが、これは、カナダで生産される自動車の80%以上が米国に輸出されている現状からして、カナダの生産にとってかなりの問題となる。したがって、これだけの規模の周期的な後退は、疑いなく、短期的にカナダの自動車製造セクターに影響を与える。

カナダの労組の言うことを聞いて、カナダの製造業界は急速にだめになっていると信じる者もいる。しかし、実際は、カナダの生産ポートフォリオは、非常にうまくバランスがとれているのだ。カナダでは、より小型のより燃費のよい人気車の数々が製造されている。実に、2007年にカナダにおける生産の約3分の1は、エントリーレベル車に充てられている。結果、カナダの生産ポートフォリオは、この嵐をうまく乗り切ることができるはずだ。

このトンネルの向こうには光が見える。メーカーが、生産車種を市場の需要に合わせ、さらにコストの非効率性を排除していくことによって変わりつつ市場条件に適応するにつれ、北米市場が周期的な後退から回復するにつれ、カナダでの生産は、回復するだろう。これは、結構早い時期に起こると予測する。これから2~3年で、カナダの生産は、1999年の300万台というピークを超えることはないだろうが、昨年の数字を上回ることになるだろう。

北米市場は、深刻なクライシスにあるのか?そうでもない。大難に向かっているのか?いやちがう!しかし、市場は、深刻な変革期にある。メーカーが周期的な後退と市場のシフトになんとか対応するにつれて、大きな課題を乗り越えなければならないが、回復することは間違いないし、回復後にはさらに強くなっているだろう。