

リーマン・ショック以降のカナダの自動車産業の動向

栗原 武美子

目次

- 1 はじめに
- 2 先行研究の概観
- 3 世界の自動車産業の動向
- 4 北米自由貿易協定（NAFTA）国における自動車産業の動向
- 5 カナダの自動車産業の動向
- 6 終わりに

Abstract

1 はじめに

自動車産業は20世紀における中核的な製造業で、その生産連鎖において他の多くの製造業と密接な関係を持ち、またその販売、維持、アフターサービスの点でも多くの第3次産業とも緊密にかかわっている。自動車産業は他の産業と強力なリンケージが存在するだけでなく、自動車生産は大規模であるため局地的な雇用を生み出す。もし、大規模な組立工場の閉鎖が起こると、それは単にその組立工場のみならず部品産業の雇用に対しても深刻なドミノ倒しの効果を持つ。こうした特徴を備えた自動車産業は経済に与える影響が甚大であるため、各国政府も自動車企業が経営難に直面した時は介入し、援助せざるを得なかった。

本稿では2008年のリーマン・ショック後のカナダにおける自動車産業について、カナダ政府の果たした役割と自動車メーカーの動向を明らかにすることを目的とする。特に、北米自由貿易協定（North American Free Trade Agreement, NAFTA）の枠組みの中で、カナダの自動車産業の相対的な位置を明示するとともに、カナダにおける日系の自動車メーカーの意義を解明したい。本稿はまた、拙著『現代カナダ経済研究』¹⁾の第3部の自動車産業に限定したその後の展開という位置付けを持つものである。

1) 栗原武美子（2011）、『現代カナダ経済研究：州経済の多様性と自動車産業』、東京大学出版会。

本稿の理論的枠組みはディッケン（2007）の *Global Shift* で展開されている仮設、すなわち「多国籍企業と国家および統合された経済圏は、技術革新の下で相互作用をしつつ地球規模の経済変容をもたらす」²⁾ に依拠している。リーマン・ショック後の自動車産業の動向については既に多くの研究が発表されているが、日本におけるカナダに限定したこの分野の研究は数が少ない。ここでは先ず邦文のアメリカ合衆国（以下、アメリカ）を中心とする先行研究を概観し、次いで数少ないカナダを中心とする先行研究を紹介したい。

2 先行研究の概観

ここで本論に入る前に北米の自動車メーカーの経営破綻と復活を要約してみる。周知の通り2008年のリーマン・ショック後、2009年4月30日にアメリカの3大自動車メーカー³⁾の1社であるクライスラー社がアメリカ連邦破産法11条（日本の民事再生法に相当）に基づく会社更生手続きの申請を行なった。同年6月1日にはゼネラル・モーターズ（以下GMと略記）社が同様にアメリカ連邦破産法11条の申請を行なった⁴⁾。GM⁵⁾とクライスラーにはアメリカ政府、カナダ連邦政府、カナダ・オンタリオ州政府から多額の資金援助が行なわれ、その結果、両社は新生GM、新生クライスラーとして存続している。特に、新生GMが蘇った時にはアメリカ政府の持ち株比率が多く、一時的に国有化された企業の観があった。その後、すべての政府の持ち株は株式市場で売却され、現在では一民間企業として再生している。他方、クライスラーもアメリカ政府、カナダの連邦・州政府から資金援助を受け、イタリアのフィアット社の傘下でその経営を立て直した。最終的には、2014年にクライスラーはフィアットの完全子会社となり、その後、社名もフィアット・クライスラー・オートモービルズ（Fiat Chrysler Automobile N.V., FCA）⁶⁾へ変更した。

経営破綻したGMとクライスラーへのアメリカ連邦政府による支援策を直接的に論じたものには、鈴木直次の一連の研究が存在する。先ず、鈴木直次（2012a）の「アメリカの自動車産業救済政策と新生GMの歩み」では、アメリカ連邦政府の自動車産業救済策の中心的なプログラム「自動車産業融資計画」（Automotive Industry Financing Program, AIFP）の内容の下で進められた新生GMの再建過程が詳細に叙述され、AIFPは短期的にみればアメリカ自動車産業の生産基盤の安定化に

2) Peter Dicken (2007), *Global Shift: Mapping the Changing Contours of the World Economy, 5th ed.*, London: Sage Publications, and New York: Guilford Press, p. xxi.

3) 長年「ビッグ・スリー」として知られてきたが、近年では日系自動車メーカーの台頭により「デトロイト・スリー」と言われている。

4) 前掲書、栗原（2011）、pp. 229-230。

5) 以下、自動車メーカーの社名の「社」は省略。

6) 以下、本稿ではクライスラーと記載する。

貢献したと評価されている。続いて、鈴木直次（2012b）の「米連邦政府による自動車産業支援策：補論I」および同（2012c）「米連邦政府による自動車産業支援策：補論II」の前半では、AIFPと並行して2009年以降に展開された間接的な産業支援策を取り上げている。具体的には、オバマ新政権による景気回復策である「2009年米国再生・再投資法（American Recovery and Reinvestment Act of 2009, ARRA）」を電気自動車など新技術開発とその生産力化を助成するという点で間接的な産業支援策とみなしている。また、燃費効率の良い車への買い替え促進政策の概要と効果が実証的に分析されている。さらに、同（2012a）で論じられなかったAIFPの他の側面、すなわちサプライヤー支援と新車保証計画も詳しく紹介されている。

両社の経営破綻から再生に関する日本における研究では、労使関係からのアプローチが多くみられる。山崎憲（2010）は『デトロイトウェイの破綻』の中で経営破綻した原因として金融危機による市場規模の縮小、ガソリン価格の高騰、労働組合の存在を指摘し、真の原因を労使関係から検証している⁷⁾。石田光男・篠原健一（2010）の『GMの経験』ではGMの経営破綻の原因の一つに同社の労務管理体制が挙げられ、GMが取り組んだ現場改革とその挫折についてフィールド・ワークを通じて解明した⁸⁾。さらに、篠原健一（2014）は『アメリカ自動車産業』の中で、生産現場の改革によって新生GMの復活を検証し、今なお改革が進んでない領域を明示した。吉田健三（2018）は、日系自動車メーカーのアメリカでの現地生産や、ビッグ・スリーにおける事業編成および労働関係の再編を通じて、アメリカの自動車産業が「ドメスティックな20世紀モデルからグローバルな21世紀モデルへ」⁹⁾ 転換し、それによってアメリカの自動車メーカーと産業はともに今日の国際競争における地位を確立したことを論証している。

労使関係からのアプローチとは異なり、アメリカ自動車産業の凋落を転換期にある自動車産業と捉えた著書には次の2点が挙げられる。まず、下川浩一（2009）の『自動車産業：危機と再生の構造』では、ビッグ・スリー没落の最大の原因は製造業の原点を忘れ、短期的利益と金融、M&A（合併・買収）による浮利の追及に没頭したことによると指摘されている。今後は先進国市場ではなく中国・インド・ASEANなど新興国市場が重要であり、これらの地域では超廉価車でしかも徹底した環境対策車の開発が求められていることを指摘し、従来の大量生産に代わる新たな産業パラダイムへの転換が必要だと述べられている。

7) 山崎憲（2010）は著書の第4章の「労働関係論研究史」および「米国自動車産業と労働関係論」の中で詳細な先行研究の論点を整理している。

8) 石田光男・篠原健一（2010）の第2章「先行研究」では、1980年代までの研究傾向と1990年代以降の動向が整理分析されている。

9) 吉田健三（2018）、「自動車産業の再編過程：グローバル化とその社会的帰結」、『現代アメリカの経済社会：理念とダイナミズム』河崎信樹他、東京大学出版会、p. 131。

鈴木直次（2016）の『モータリゼーションの世紀』では、20世紀初頭のコルベットの大量生産から21世紀初頭のGMとクライスラーの経営破綻までの約100年間のアメリカの自動車産業の盛衰の歴史を辿り、自動車の普及は人々の暮らしから産業・経済構造まで大きく変えてきたことを解明している。その上で、電気自動車や自動運転に代表される一大技術革新期を迎えた自動車文明の今後を展望している。なお、同書の第5章「GMの経営破綻」とエピローグではGMの経営破綻の原因ならびにアメリカ政府の救済策について論じられている。

日本では数少ないカナダに焦点を当てた研究として、先に紹介した鈴木直次（2012c）の後半が挙げられる。ここでは、アメリカ政府と共にカナダ連邦政府とオンタリオ州政府によるGMカナダとクライスラー・カナダ¹⁰⁾に対する金融支援策が詳細に論じられている。カナダの連邦政府とオンタリオ州政府のGMとクライスラーへの支援額は計40億カナダドル¹¹⁾（32億米ドル）で、一方アメリカ政府の両社への支援額は計174億米ドルであった。「カナダ政府の支援はそのほぼ5分の1にあたった。この20%という数字は¹²⁾ デトロイト・スリーの米加生産能力（完成車およびパワートレイン）に占めるカナダの割合をほぼ反映したもので、今後ともカナダにおける自動車生産と資本支出を維持するよう求める意味合いがあったことを指摘している¹³⁾。さらにカナダ政府はアメリカ政府の政策とほぼ同様な政策としてサプライヤー支援計画、新車保証計画、新車販売促進計画、研究開発支援計画を展開し、カナダ政府もアメリカ政府と同様に支援策の成功を自賛しているとされる。

上田慧（2011）の「米国＝カナダ国境経済圏における自動車産業の集積」の中で、アメリカとカナダ・オンタリオ州には「国境経済圏」が成立していることを自動車産業の分析を通して論証している。さらに、カナダの事例について、ポーターの「ダイヤモンド」論とラグマンの「ダブル・ダイヤモンド」論の妥当性を検証し、その上で、上田が唱える「国際輸出加工モデル」の妥当性を主張している。

アナスタキスはカナダの自動車産業の研究の第一線に立つ研究者の一人である。彼の翻訳論文「選択的グローバル化による国境経済圏への集積：自動車II」（2016）では、カナダの自動車産業の発展をおよそ100年にわたり概観し、自動車工場はことごとくアメリカの自動車工業地帯に隣接する国境地帯に分布しており、国境の意味を考察している。と同時に、国家の産業・通商政策がカナ

10) カナダの自動車メーカーは、中・大型トラックのメーカーを除くと、デトロイト・スリーと日本のメーカー2社のカナダの子会社であり、GM社の場合正式にはGMカナダ社であるが、本稿ではGMと記載する。また、他の4社とも同様に親会社の名称で記載する。

11) 特に断りが無い場合は、本稿でのドルはカナダドルを指す。

12) 鈴木直次（2012c）、「米連邦政府による自動車産業支援策：補論II」、『専修大学社会科学研究所月報』、No. 590、2012年8月、pp. 16-17。

13) 同上。

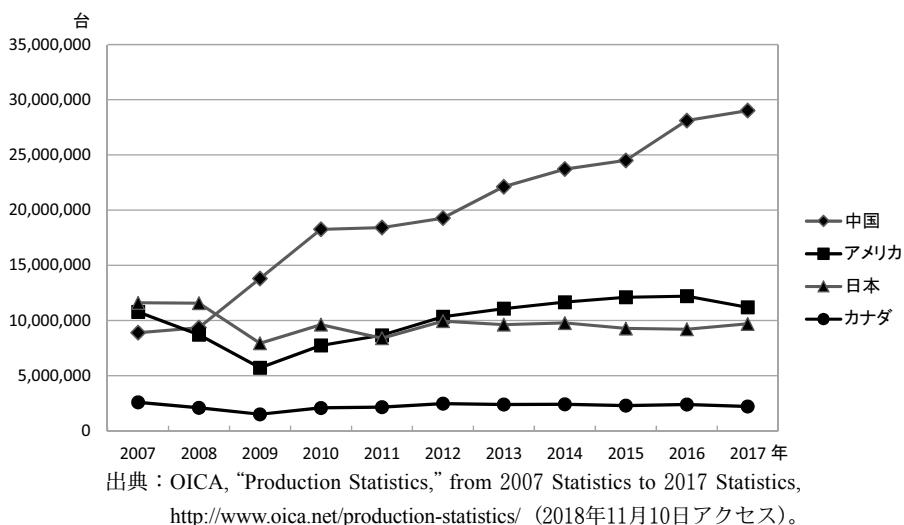
ダの自動車産業を発展させたことを検証している。日本企業はカナダへ輸出することが不利となる状況を押つけられ、結果的にカナダでの現地生産を行なうようになったが、NAFTAの枠組みやカナダ工場の高い品質と生産性によって、カナダで自動車生産を行なう利益を見出していることも明らかにしている。

カナダでは最近の自動車産業の動向を様々な観点からとらえた著書および論文が多数公刊されている。カナダ統計局の*Economic Insights*には一連のカナダの自動車産業に関する報告¹⁴⁾、*Canadian Public Policy*ではカナダの自動車産業の特集号をそれぞれ第36巻と第43巻の増刊号に組んでいる。ここでは紙幅の都合で詳細な英語文献の紹介は割愛したい。

3 世界の自動車産業の動向

この節では世界的な自動車産業の動向について自動車生産台数を指標として把握してみよう。国際自動車工業連合会（OICA）¹⁵⁾の自動車生産台数の統計を基にして、2007年から2017年までのアメリカ、カナダ、日本、中国の自動車生産台数を示したものが図1である。2007年から2017年まで

図1：2007年から2017年までの世界主要国の自動車生産台数（単位：台）



14) André Bernard (2013) "Recent Trends in Canadian Automotive Industries," *Economic Insights*, Catalogue No. 11-626-X, No. 26, Elizabeth Richards (2017), "Differences in Post-recession Performance for Auto Manufacturers and Service Industries," *Economic Insights*, Catalogue No. 11-626-X, No. 67, and Elizabeth Richards (2017), "Motor Vehicle Manufacturers Reposition in 2015," *Economic Insights*, Catalogue No. 11-626-X, No. 68.

15) 国際自動車工業連合会は、自動車製造業者の国際団体で、正式名称はOrganisation Internationale des Constructeurs d'Automobilesであり、一般にOICAと略される。

一貫して自動車の生産台数が増加したのが中国で、2007年の888.2万台¹⁶⁾ から2017年の2,901.5万台へと約3.2倍の飛躍的な伸びを示した。また、世界全体の自動車生産台数に占める中国の生産台数は2007年には12.1%であったが、2017年には29.8%へと約2.5倍に増加した。いまや中国は世界第1位の自動車生産国として台頭してきている。

アメリカの自動車生産台数1,078.0万台は2007年では日本に次いで世界第2位であった。しかし、2008年秋のリーマン・ショックによりアメリカ経済は大不況に陥った。そのため経済活動のバロメーターとも言える自動車生産台数は急激に落ち込み、2008年には870.5万台、2009年には2007年と比較して507.1万台も減少し570.9万台を記録した。2010年から徐々に自動車生産台数の増加が始まり、2010年には774.3万台、2011年には866.2万台へと回復したが、2007年の生産台数の水準を超えたのは2013年（1,106.6万台）になってからである。2016年には1,219.8万台とリーマン・ショック後ピークを達成したが、2017年には1,119.0万台へと生産台数が100万台減少した。世界の自動車生産台数に占めるアメリカの生産台数の比率は2007年には14.7%であったが、2017年には11.5%へと相対的に減少した。なお、アメリカの自動車生産台数は2011年に日本を追い越してから、2017年まで世界第2位である。

日本の自動車生産台数1,159.6万台は2007年には世界第1位であった。2008年にはリーマン・ショックの影響はさほど表われておらず、生産台数は1,156.4万台で、世界第1位の地位を保持していた。しかし、影響が表われた2009年の日本の生産台数は793.4万台へと著しく減少し、他方、同年の中国の生産台数は1,379.1万台へと増加し、圧倒的な生産台数差で日本は世界第2位へと後退した。2010年には日本の自動車生産台数は962.9万台へと回復をみたが、2011年の東日本大震災やタイの洪水により部品供給が一時的に絶たれたため自動車生産が停止し、生産台数は839.9万台へと再び減少した。この年、日本はアメリカにも生産台数で追い越され世界第3位に後退した。2012年には生産台数は994.3万台へと増加し、その後2017年まで生産台数の増減を繰り返し、2017年は969.4万台で、世界第3位であった。世界の自動車生産台数に占める日本の生産台数の比率は、2007年には15.9%、2008年には16.4%で、世界第1位であった。2009年には12.8%へと減少し世界第2位に後退した。災害の影響を受けた2011年には10.5%へとさらに減少し、世界第3位へ退いた。以後、2017年まで世界第3位で、2017年の比率は10.0%であった。

アメリカと自動車貿易を通じて密接な経済関係を持つカナダの自動車生産台数は2007年に257.8万台であった。2008年からリーマン・ショックの影響を受けて2009年の自動車生産台数は149.0万台と、108万台もの減少を記録した。2010年から自動車生産台数は206.8万台へと増加し、2012年には246.3万台になった。その後、自動車生産台数は2013年から毎年増減を繰り返し、2017年には

16) 特に断りが無い場合は、本文で示される自動車生産台数は百の位で四捨五入した数値が記載されている。

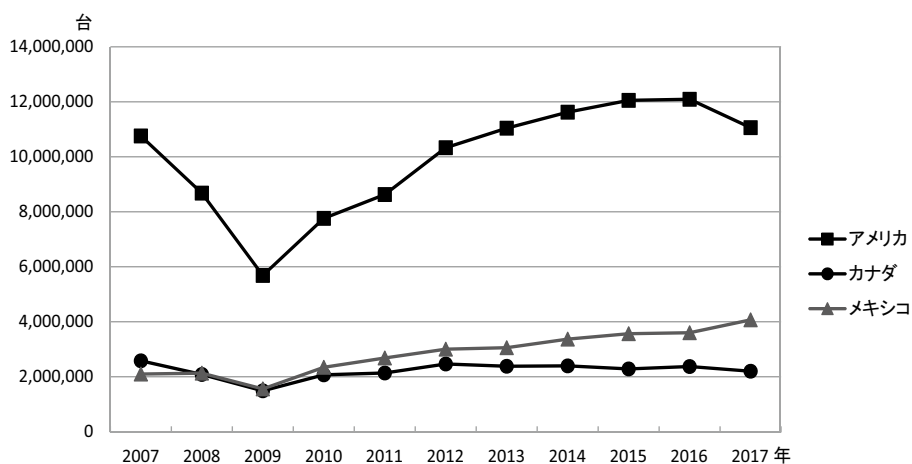
220.0万台になった。2008年以降のカナダの自動車生産台数はリーマン・ショック以前の2007年の水準まで未だに回復していない。世界の自動車生産台数に占めるカナダの生産台数の比率は、2007年には3.5%であったが、2017年には2.3%へと相対的にも減少している。さらに国別ランキングは2007年の第9位から2017年には第11位へと後退している。

2007年から2017年にかけて世界の自動車生産動向を要約すると、2007年にはアメリカと日本の自動車生産台数の比率は2ヶ国で世界の30.6%を占める一方、中国は12.1%であった。しかし、2017年には中国のみで29.8%であるのに対し、アメリカと日本の2ヶ国の合計で21.5%であった。今や中国一国で世界の自動車生産台数の3割を担っており、11年前とは状況が逆転していることが判明した。同期間中、カナダの自動車生産台数は絶対的にも相対的にも減少していることが明らかになった。

グローバルに自動車生産を概観した時、今や世界の自動車生産の中心は先進工業国から中国を中心とする新興国へとシフトしていることが明白となった。生産のみならず、中国やインドなどの新興国の経済成長につれて、世界の自動車市場の比重もまた新興国へとシフトしていることも指摘されている¹⁷⁾。

4 北米自由貿易協定（NAFTA）国における自動車産業の動向

図2：2007年から2017年までの北米3ヶ国の自動車生産台数（単位：台）



注：中・大型トラックを含む。

出典：DesRosiers Automotive Consultants Inc. (2018), *DesRosiers Automotive Yearbook 2018*, p. 103.

17) 下川浩一 (2009), 『自動車産業：危機と再生の構造』、中央公論新社、pp. 77-79およびp. 245。なお、李澤建 (2016) は自動車の中国市場とインド市場の異なる成長パターンをモータリゼーションの比較分析により明らかにしている。

次に、北米自由貿易協定（NAFTA）加盟国であるアメリカ、カナダ、メキシコの3ヶ国の2007年から2017年までの自動車生産台数¹⁸⁾について図2を基にその特徴を見てみよう。2007年の3ヶ国の自動車生産台数は合計で1,543.2万台で、その内訳はアメリカが1,075.8万台（北米¹⁹⁾全体の69.7%）、カナダが257.9万台（同16.7%）、メキシコが209.6万台（同13.6%）であった。リーマン・ショックの起こった2008年にはアメリカとカナダの自動車生産台数が減少したが、メキシコは213.1万台へとわずかに増加した。この結果、メキシコの実績はカナダの生産台数（208.2万台）を初めて上回った。しかし、2009年になると北米3ヶ国とも自動車生産台数は著しく減少し、2007年と比較すると3ヶ国合計で670.3万台減少の872.9万台になった。同年の実績の内訳は、アメリカが568.4万台（北米全体の65.1%）、カナダが148.8万台（同17.0%）、メキシコが155.7万台（同17.8%）で、メキシコはカナダの生産台数を上回っていた。

2010年から3ヶ国とも自動車生産台数は増加に転じた。アメリカは2010年に776.0万台（北米全体の63.8%）の実績に回復し、2013年には2007年の生産台数を上回り、その後2016年の1,209.2万台（同66.9%）まで毎年生産台数は増加した。しかし、2017年にはアメリカの実績は103.2万台少ない1,106.0万台（同63.8%）になった。一方、カナダは2010年から2012年にかけて毎年の自動車生産台数が増加し246.3万台になったが、2013年以降は増減を繰り返して、2017年には220.0万台（同12.7%）になった。既に指摘したように、2017年のカナダの実績はリーマン・ショック以前の2007年の生産台数まで回復していない。他方、メキシコは2009年を底として、2010年から2017年まで毎年の生産台数の増加がみられ、2017年には406.8万台（同23.5%）を記録した。

リーマン・ショック後の北米3ヶ国の自動車生産の動向について、アメリカの自動車生産は2009年には568.4万台にまで減少したが、その後徐々に生産は回復し2016年には1,209.2万台にまで増加し、2007年の生産台数を上回っている。一方、カナダの自動車生産はリーマン・ショック後減少し、その後増加をみるが、2007年までの水準まで回復していない。カナダの自動車生産台数はNAFTA内で絶対的にも相対的にも減少している。それに対して、メキシコの自動車生産台数の増加は顕著で、2017年にはカナダの実績の約1.8倍、比率でも北米での総生産台数の23.5%を占めるまでに成長している。メキシコでの自動車生産はNAFTAの枠組みの現地調達率を達成することで、主としてアメリカへの自動車供給基地として発達してきていることが明白となった。

こうした北米3ヶ国の動向は投資額にも表われている。アメリカの自動車調査を専門とするセンター・フォー・オートモティブ・リサーチ（Center for Automotive Research, CAR）は2018年の自動

18) この自動車生産台数には中・大型トラックを含む。また、出典がDesRosiers Automotive Consultants Inc. (2018), *DesRosiers Automotive Yearbook 2018*, p. 103のため、OICAの数値とは一部異なっている。

19) 特に断りが無い場合は、本稿ではアメリカ、カナダ、メキシコを北米と称する。

車メーカーによる北米の投資データを発表した。2009年から2018年までの投資動向をみると、北米全体の投資発表額は合計で1,240億米ドルで、その内訳はアメリカが73%、メキシコが20%、カナダが7%であった。2009年以来自動車メーカーは年平均してアメリカに約91億米ドル、メキシコに25億米ドル、カナダへ8.2億米ドルを投資してきた²⁰⁾。投資面におけるカナダの相対的な地盤沈下が明らかである。

カナダの自動車産業は生産台数の面でも投資額の面でも北米の中では相対的な先細りの感じが否めない。こうした状況を懸念して、2017年までに自動車生産が終了してしまったオーストラリアと同じような道をカナダも歩むのではないかと懸念する声が上がった。それに対して、Stanfordはカナダの自動車産業はオーストラリアの自動車産業と比較するといくつかの構造的な優位な点があり、特にカナダ＝アメリカ間の米加自動車協定（オート・パクト）以来のアメリカとの二国間の巨額な貿易関係はカナダでの生産や投資を継続して維持するものであると検証している。しかし、カナダの政策立案者は現在の一貫しない政策を見直し、オート・パクトとそれを引き継いでいるNAFTAによる成功が徐々に損なわれていることに対処し、オーストラリアの痛ましい経験から学ぶべきであると提唱している²¹⁾。

ここまでNAFTA 3ヶ国の枠組みの中での自動車生産の動向を国単位で検証してきた。他方、カナダ国内の州別の動向に目を転じてみると、過去にはオンタリオ州以外でも自動車が生産されていたが、それらの工場は閉鎖され²²⁾、現在自動車はほとんどオンタリオ州で生産されている。ちなみに、中・大型トラックに関しては、後述するようにオンタリオ州の日野自動車を除いてほとんどケベック州で生産されているのみである。従って、カナダと言っても自動車生産はそのほとんどがオンタリオ州で行なわれている。具体的には、2017年のオンタリオ州の自動車生産台数は日野トラックの3,130台を含めて2,178,702台で、同年ケベック州ではKenworthのトラックが15,301台生産されている²³⁾。オンタリオ州はカナダの経済の中心的な州で、人口の38.7%、名目GDPの38.7%²⁴⁾が集中

20) Center for Automotive Research, CAR (2018), "Historical Trends, 2009 to 2018," *CAR's Book of Deals, 2018*, <https://www.cargroup.org/automakers-announced-4-8-billion-in-north-american-investments-in-2018/> (2019年8月29日アクセス)。

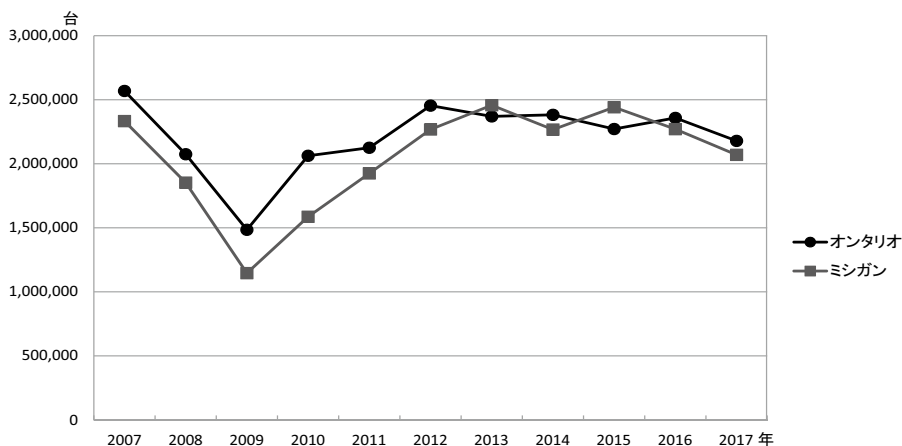
21) Jim Stanford (2017), "When an Auto Industry Disappears: Australia's Experience and Lessons for Canada," *Canadian Public Policy*, Vol. 43, Supplement 1, pp. S57-S74.

22) デイミトリ・アナスタキス (2016)、[「選択的グローバル化による国境経済圏への集積 自動車II」、『グローバル経営史：国境を越える産業ダイナミズム』 橘川武郎・黒澤隆文・西村成弘編、名古屋大学出版会、p. 136の図5-1「カナダにおける自動車工場の分布」を参照。

23) *Ward's Automotive Yearbook 2018*, p.91.

24) Ontario Ministry of Finance (2019), "Ontario Fact Sheet," より、人口は2019年1月1日現在、名目GDPは2018年の値、<https://www.fin.gov.on.ca/en/economy/ecupdates/factsheet.pdf> (2019年9月1日アクセス)。オンタリオ州はカナダ国内において最大の経済規模を持つことについては栗原 (2014) を参照のこと。

図3：2007年から2017年までのオンタリオ州とミシガン州の自動車生産台数（単位：台）



出典： WardsAuto InfoBank and *Ward's Automotive Yearbook*, various issues.

しており、輸出額の37.6%、輸入額の59.5%²⁵⁾を占めている。オンタリオ州にはGM、クライスラー、フォード、ホンダ、トヨタの世界的大手自動車メーカー5社が組立工場を持ち、日野自動車がトラックの生産工場を持っている。1州の中に大手自動車メーカーが5社も組立工場を持つのは北米内でオンタリオ州のみである。

前述の通り、北米においてカナダの自動車生産台数は2007年から2017年にかけて絶対的にも、相対的にも減少を示している。一方、図3に表わされるように2007年から2017年までの北米における州単位の自動車生産台数ではカナダのオンタリオ州の方が、2013年と2015年の両年を除くと、アメリカのデトロイト・スリーの本社²⁶⁾があるミシガン州を上回り北米第1位である。北米において国単位ではなく、州単位による自動車生産台数を比較すると、また別の様相を呈していることがわかる。

図3からは両州ともリーマン・ショックの影響が明確に出ていることが読み取れる。具体的には、2007年、オンタリオ州の自動車生産は256.9万台²⁷⁾であったが、2009年には148.5万台へまで100万台強の減少がみられ、その後2010年から増加に転じた。2014年には245.4万台まで回復したが、その後増減を繰り返し、2017年には217.9万台になった。一方、ミシガン州も2007年には233.3万台の自動車生産がみられたが、2009年にはやはり100万台強の減少がみられ、114.6万台にまで落ち込んだ。2010年から生産の増加がみられ、ミシガン州の2013年の245.7万台、2015年の244.2万台の自動

25) Innovation, Science and Economic Development Canada (former Industry Canada), "Trade Data Online"の値より算出 (2019年9月10日アクセス)。

26) FCAについては、イギリスのロンドンに本社があり、FCA US LLCの本社がミシガン州にある。

27) 図3の出典はWardsAuto InfoBankおよび*Ward's Automotive Yearbook*, various issuesに基づいているため、前述の図1と図2の出典の数値とは一部異なる。なお、数値には中・大型トラックを含んでいる。

車生産台数は、これらの年のオンタリオ州の自動車生産台数を上回った。しかし、2016年から再び北米での首位の座をオンタリオ州へ明け渡し、2017年には207.0万台へ減少した。

今後、オンタリオ州やミシガン州での自動車生産はどのようになるのであろうか。その問いに対する答えは、一つにはアメリカ政府やカナダの連邦政府とオンタリオ州政府がどのような政策を採るかによる、もう一つには大手自動車メーカーがどのような立地戦略を採るかによると言えよう。アメリカのトランプ政権の下で、「アメリカ第一主義」「製造業のアメリカへの回帰」と「NAFTAの再交渉」が唱えられてきた。アメリカで製造販売している自動車メーカーは、メキシコで自動車を生産し、その自動車をNAFTAの枠組みの下でアメリカ向けに輸出するのではなく、アメリカ国内で自動車生産をするように鼓舞されてきている。その結果、フォードのようにメキシコでの新規工場の設立を断念したケースもあれば、トヨタのようにメキシコへの投資はそのまま、別にアメリカへの投資を約束したケースもあった。

また、現在のNAFTAの見直しを図り、2018年11月30日にアメリカ政府はメキシコとカナダの両政府と新たにアメリカ・メキシコ・カナダ協定（United States-Mexico-Canada Agreement, USMCA²⁸⁾）に署名をし、協定はそれぞれ3ヶ国の議会の批准を待つばかりである。これによって、自動車分野の原産地規則に関して次の4点が合意された。(1) 域内原産割合（Regional Value Content, RVC）の62.5%から75%への引き上げ、(2) エンジン、変速機、車体、車軸など重要7部品のRVC75%基準、(3) 完成車メーカー（OEM）が購入する鉄鋼・アルミニウムのそれぞれ70%以上は北米（アメリカ、カナダ、メキシコ）原産、(4) 平均時給16米ドル以上の工場で40%以上（乗用車）が生産される労働付加価値割合の導入である²⁹⁾。

今まではカナダやメキシコで現地調達率を満たすことで完成車をアメリカ市場に関税なしで輸出することが可能であった。しかし、新協定では現地調達率が75%へ引き上げられ、部品に関する規定もより細かく定められ、労働者の時給が16米ドル以上の工場で生産した部品の割合が40%を占めるという新たな条件が加わった。これは低賃金のメキシコの工場で製造された部品ではなく、アメリカで製造する部品を多く使用するよう促すものと考えられている。さらに、アメリカに輸出できる完成車はメキシコとカナダを合わせて年260万台という総量制限も新設されている³⁰⁾。こうした条

28) Office of the United States Trade Representative (2018), Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canadaの協定文は<https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement/agreement-between>に掲載されている（2019年9月2日アクセス）。

29) ジェトロ（2019）、「カナダ政府代表ら、新NAFTAの自動車原産地規則を解説」、『ビジネス短信』、2019年1月31日。

30) 浅山亮（2019）、「新NAFTA批准遅れ 車部品大手、身動きできず」、『日本経済新聞』、2019年8月28日、第15面。

件を満たすために、早くも2018年11月にドイツのBMWはアメリカでエンジン工場を建設することを検討³¹⁾、2019年2月に日産自動車もアメリカで高級車エンジン生産を始める方針を固めている³²⁾という報道がなされた。新協定の発効に向けて各自動車メーカーはその対応策に迫られるであろう。

アメリカへの生産回帰、特にデトロイト・スリーのミシガン州への生産拡大計画が次々に発表されている。2019年2月、クライスラーは総額45億米ドルを投資し、デトロイトにスポーツ用多目的車（Sports Utility Vehicles, SUV）を生産する工場を新設し、ミシガン州の既存5工場でも設備を強化することを発表した。この計画によって新工場での3,850人の新規雇用を含む合計6,500人の新規雇用が生み出されることになる。新工場に関しては、2012年から休止しているエンジン生産拠点に16億米ドルを投じて完成車工場に作り直すことが計画されている。デトロイトに完成車工場が新設されるのは28年ぶりとのことである。なお、クライスラーは既に小型車のアメリカでの生産縮小などのリストラ策を先行している³³⁾。

フォードは2017年にトランプ大統領の批判を受けてメキシコでの工場建設を断念し、ミシガン州で電気自動車（Electric Vehicles, EV）や自動運転車を製造すると発表した。そして2019年3月には、その具体的投資規模として総額で9億米ドルを投資すると公表した。すなわち、ミシガン州のフラットロック工場に8億5,000万米ドルを投じてEVの生産ラインを増設し、2023年から電動のSUVを生産する予定である。この計画によって900人の追加雇用が見込まれる。さらに、ミシガン州南西部の製造拠点で2021年から自動運転技術を用いた商用車の生産を始める計画も併せて発表した³⁴⁾。

GMは2018年11月にアメリカ国内の4工場とカナダ1工場の生産中止と北米で15%の人員削減計画を発表した（詳細は後述）。トランプ大統領はGMのリストラ計画を非難し続けている。これに対し、2019年3月バーラ最高経営責任者（CEO）は、「成長が見込める米国事業には引き続き投資していく」と述べ、GMはミシガン州のオリオン工場を含めアメリカ全体で18億米ドルを投資し、700人を雇用する方針を発表した。オリオン工場には3億米ドルを投資し、「シボレー」ブランドの新型電気自動車を生産することになっており、400人の追加雇用が見込まれる³⁵⁾。

31) 「BMW、米で新工場検討：エンジン 新NAFTAにらむ」、『日本経済新聞』、2018年11月29日、第10面。

32) 「日産、米での生産拡大：高級車エンジン 新NAFTAに対応」、『日本経済新聞』、2019年2月24日、第1面。

33) 「デトロイトに新工場 FCA、3850人雇用 米政権要求に対応」、『日本経済新聞』、2019年2月27日、第3面、および「FCA、デトロイト新工場発表 ミシガン州に5千億円」、『日経速報ニュースアーカイブ』、2019年2月27日、<https://t21-nikkei-co-jp.stri.toyo.ac.jp/g3/CMNDF11.do>（2019年9月10日アクセス）。

34) 「フォード、米国でEV生産に1000億円投資」、『日経速報ニュースアーカイブ』、2019年3月21日、<https://t21-nikkei-co-jp.stri.toyo.ac.jp/g3/CMNDF11.do>（2019年9月10日アクセス）。

35) 「米GM、新型EV生産に330億円投資 米ミシガン州で」、『日経速報ニュースアーカイブ』、2019年3月23日、<https://t21-nikkei-co-jp.stri.toyo.ac.jp/g3/CMNDF11.do>（2019年9月10日アクセス）。

アメリカではセダン系からSUVなど大型車への需要シフトが続いており、SUVと小型ピックアップトラックを合わせた「ライトトラック」が新車販売の7割を占めている。このライトトラックの販売価格はセダン系などの「乗用車」に比べ1万米ドルほど高く、利幅の大きい大型車の需要増が自動車メーカーの収益の支えとなっている³⁶⁾。こうした需要の高まりと利幅の大きさに対応して、自動車メーカーはSUVの生産に力を入れている。デトロイト・スリーも市場の動向に対応して、アメリカ国内の工場を戦略的に閉鎖する一方、ミシガン州への自動車生産の回帰をも図っている。

5 カナダの自動車産業の動向

ここではカナダ国内の自動車メーカーの2007年から2017年までの動向を、主として生産台数から検討する。2007年にはかつてのビッグ・スリー、現在のデトロイト・スリーのカナダの子会社が3社と、1986年設立のGMとスズキの折半の合弁会社CAMI (Canadian Automotive Manufacturing Inc.)、日系のホンダとトヨタのカナダ子会社の計6社がカナダで自動車生産を行っていた。CAMIはリーマン・ショック後GMとスズキの合弁が解消され、2009年にはGMの完全子会社となった³⁷⁾。そのため、2017年時点ではカナダの自動車メーカーは5社である。

図4は2007年から2017年までのカナダにおける企業別の小型自動車（中・大型トラックを除く、英語ではLight Vehicles）の生産台数を示している。小型自動車は乗用車と小型トラックを含むものである。小型トラックには小型ピックアップトラック、ミニバン、スポーツ用多目的車（SUV）が含まれる。

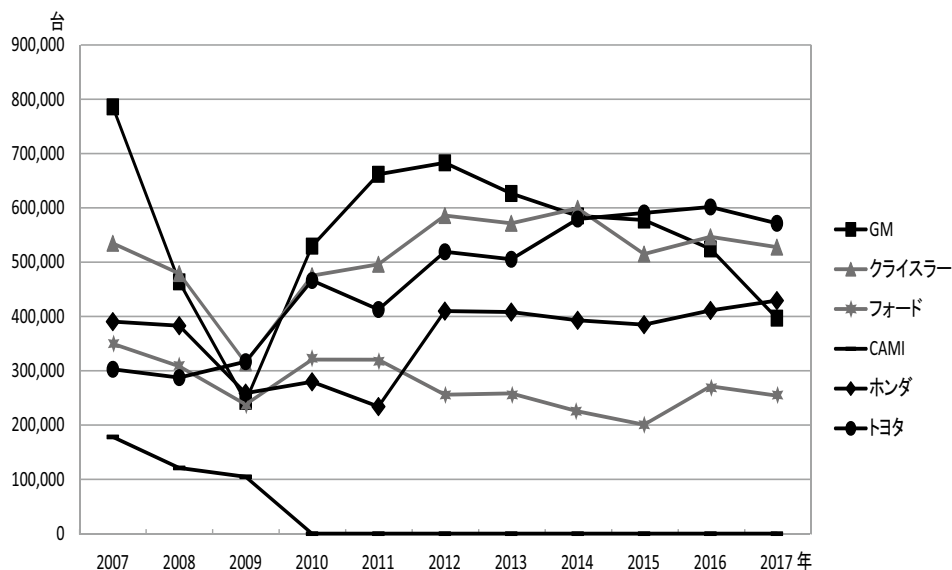
2007年、6社合計の自動車生産台数は254.2万台であった。その内訳は、GMが78.6万台で、これはカナダの自動車生産の台数の30.9%を占めるものであった。次にクライスラー（現在のFCA）が53.5万台で、これは21.0%であった。フォードは35.0万台で、13.8%であった。ホンダは39.1万台で、15.4%を占め、トヨタは30.3万台で11.9%を占めていた。CAMIは17.8万台で、これはGMとスズキの両社の車種を生産しており、合計で7.0%であった。

リーマン・ショックの影響を受けた2009年には自動車の生産台数が全体で147.6万台へと106.6万台もの減少を記録した。企業別には、トヨタがカナダにおける最大の自動車メーカーとなり、31.7万台（全体の21.5%）を生産した。次に、クライスラーが2007年と比較して22.0万台減少の31.5万

36) 「トヨタ、新米工場の生産車種を変更 新型SUVに」、『日経速報ニュースアーカイブ』、2019年7月11日、<https://t21-nikkei-co-jp.stri.toyo.ac.jp/g3/CMNDF11.do> (2019年9月10日アクセス)。この記事の「ライトトラック」には通常含まれるミニバンが含まれているか、不明である。

37) “GM Buys Out Suzuki’s CAMI Share: Automotive; Not Pulling Out of Canadian Market,” *National Post*, December 5, 2009, ProQuest Documents (2019年3月12日アクセス)、およびHans Greimel (2009), “GM Buys Suzuki’s Half of CAMI Plant,” *Automotive News*, December 7, 2009, ProQuest Documents (2019年3月12日アクセス)。

図4：2007年から2017年までのカナダの企業別自動車生産台数（単位：台）



注：クライスラーは2014年以降はフィアット・クライスラー・オートモービルズ（FCA）となる。

出典：DesRosiers Automotive Consultants Inc., *DesRosiers Automotive Yearbook*, various issues.

台の生産となり、全体の21.3%であった。第3位はホンダで25.9万台生産の17.5%であった。GMは2007年との比較で54.2万台も減少し、24.4万台（全体の16.5%）を生産するにとどまった。フォードは11.2万台減少の23.8万台（全体の16.1%）の生産であった。GMとクライスラーの生産台数の減少が顕著であった。

2010年から各社とも自動車生産は増加に転じた。CAMIでは従来GMとスズキの車種を生産していたが、完全子会社になった2010年からGMの車種のみを生産するようになった。このため、CAMIでの生産台数を含むGMの生産台数は一挙に53.0万台へと増加し、これはカナダ全体の生産台数の25.6%になった。クライスラーの生産も増加し47.5万台（全体の22.9%）であった。トヨタも14.9万台増加の46.6万台（全体の22.5%）であった。フォードとホンダの生産台数はそれぞれ32.1万台（15.5%）、28.0万台（13.5%）へと増加した。

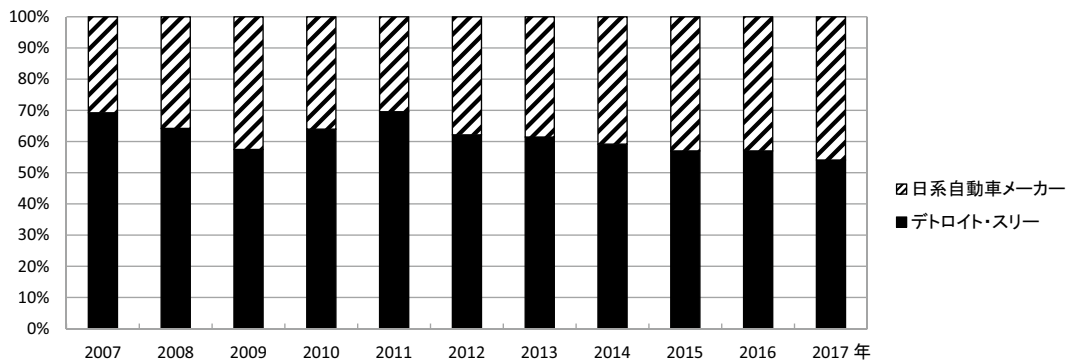
2011年から2017年までの各社の自動車生産台数は、企業によってその増減の特徴が異なっている。GMは2012年に68.3万台まで増加したが、これはCAMIの台数を含めないGMのみの2007年の78.6万台の水準を下回っている。その後、2013年から毎年減少し、2017年には39.7万台まで減少した。クライスラーは2014年に59.9万台まで増加し、これは2007年の生産台数を上回るものであり、その後生産台数は減少したが、2017年には52.8万台と50万台を維持している。フォードは2010年の32.1万台、2011年の32.0万台から減少傾向にあり、2017年には25.4万台となった。

日系のトヨタとホンダは2009年から2010年にかけて生産台数は回復したが、両社とも2011年には減少に転じ、トヨタは41.3万台、ホンダは23.4万台にとどまった。前述の通り、2011年には東日本大震災と津波、タイの洪水と言った自然災害により工場が被災し、部品供給が断たれたため日本の両社の自動車生産は減産となった。カナダにおいても日本からの部品供給が滞ったため、両社の自動車生産は減少したと考えられる³⁸⁾。

2012年から両社とも生産は増加し、トヨタは51.9万台まで回復し、その後増減はあるものの、2016年には最大の60.8万台を記録した。これは2007年の30.3万台と比較すると、生産台数が2倍になった。2017年の生産台数は57.2万台となり、これは同年の5社の中で第1位の26.2%を占めている。一方、ホンダは2012年に41.0万台まで急速に生産が回復した。その後、38万台から41万台を維持し、2017年には42.9万台の生産を行なった。これは全体の19.7%を占めている。

企業別生産台数の特徴をまとめると、2007年から2017年にかけてGMの生産台数が78.6万台から39.7万台へと著しく減少し、順位も第1位から第4位へと後退した。それに対して、同期間中トヨタが30.3万台から57.2万台へと大きく増加し、順位も第5位から第1位へ上昇した。2007年に第2位であったクライスラーは2017年にも第2位の生産を誇っている。ホンダも途中順位を下げているが、2007年と2017年には第3位であった。フォードは2007年の35.0万台（第4位）から2017年の25.4万台（第5位）へと、生産台数も順位も下がっている。

図5：2007年から2017年までのデトロイト・スリーと日系自動車メーカーのカナダでの自動車生産台数の割合（%）



注：クライスラーは2014年以降はフィアット・クライスラー・オートモービルズ（FCA）となる。
 出典：DesRosiers Automotive Consultants Inc., *DesRosiers Automotive Yearbook*, various issuesより算出。

38) E-mail correspondence with Mr. David Worts, Corporate Secretary, and Ms. Yumi Hirakawa, Executive Assistant, Japan Automobile Manufacturers Association of Canada, September 12, and September 13, 2019.

カナダにおける自動車生産台数を、デトロイト・スリーと日系メーカーとの2つのグループに分けてその生産台数の比率を示したものが図5である。2007年の自動車生産台数の合計は254.2万台で、その内訳を比率で見るとCAMIの半数を含むデトロイト・スリーは69.2%、CAMIの半数を含む日系メーカーは30.8%であった。2009年には全体の生産台数が147.6万台まで減少した。同年、デトロイト・スリーは57.5%、日系自動車メーカーは42.5%と、日系自動車メーカーの比率は相対的に大きくなった。しかし、2010年から5社とも回復傾向をみせ、増産を果たし、比率的にはデトロイト・スリーの方が64.0%を占めるまでになった。

2011年には日系自動車メーカーはホンダとトヨタともに減産となり、カナダでの自動車生産に占める比率は30.4%に減少した。それに対して、同年デトロイト・スリーは69.6%と、比率的にはリーマン・ショック以前の2007年と同様な比率となった。2012年には全体の自動車生産台数は254.5万台まで回復し、リーマン・ショック後最大の生産台数に達した。2013年以降、230万台へと減少し、2017年には218.0万台になった。デトロイト・スリーの自動車生産台数の比率は2012年の62.1%から徐々に2017年の54.1%へと減少している。一方、ホンダとトヨタの自動車生産台数の比率は2012年の37.9%から徐々に増加し、2017年には45.9%を占めるに至った。リーマン・ショック以前と比較すると、トヨタとホンダの自動車生産台数は相対的にも絶対的にも増加し、カナダでのプレゼンスは高まっていることが明らかになった。

先の第4節でも述べたように、NAFTAの内容の変更や新たな要求を盛り込んだUSMCAおよび市場のSUVや小型ピックアップトラック需要の高まりに対応して、アメリカではデトロイト・スリーおよび欧州や日本の各メーカーが工場立地の再検討を迫られ、販売不振に陥った車の工場の生産停止・閉鎖、生産する車種の変更、新工場の設立、ミシガン州への回帰など様々な計画を発表している。カナダでも各社それぞれが独自の対応策を打ち出している。

2017年1月にホンダはオンタリオ州アリストンにある自動車製造工場を改修するために4億830万ドル追加投資し、これに対してカナダ連邦政府とオンタリオ州政府はそれぞれ最大4,180万ドル、計8,360万ドルの助成金を3年間にわたって支援することが発表された。改修の中心となるのは最先端の塗装部門の建設で、これにより塗装過程での温室効果ガス排出を44%削減できるようになる。ホンダはカナダ工場を主力車「シビック」の次世代モデル製造の世界の拠点と位置付けている³⁹⁾。カナダのアリストン工場は日本国外で唯一の次世代「シビック」車の生産拠点である⁴⁰⁾。

39) カナダ・オンタリオ州政府経済開発省、日本広報窓口（2017）、「ホンダ、カナダ・オンタリオの工場改修へ4億9,200万カナダドルを投資　オンタリオ州および連邦政府が8,360万カナダドルを助成」、2017年1月12日プレスリリース、<https://www.value-press.com/pressrelease/176248>（2018年10月13日アクセス）。

40) ロボティア編集部（2017）、「ホンダがカナダ・オンタリオ州の工場に400億円超を投資し大幅改修... シビック次世代モデル製造拠点に」、<https://roboteer-tokyo.com/archives/7274>（2019年8月30日アクセス）。

ホンダは主力車シビックの次世代モデルの製造をカナダ工場、また、トヨタは海外でのレクサス生産を、アメリカのケンタッキー工場が2015年から生産を開始する⁴¹⁾までは、唯一カナダ工場で行ってきたことは、日本の大手自動車メーカーがカナダでの自動車生産を高く評価していることの証と考えられる。

2017年3月、フォードがオンタリオ州に10億ドル超の新規投資を行なうのに対して、連邦政府とオンタリオ州政府がそれぞれ最大約1億240万ドルの助成を行なうと発表した⁴²⁾。この投資によってウィンザーのエンジン工場で最新のエンジンの開発と製造を目指し、新たに300人の熟練技能者の雇用が見込まれている。同時に、「オタワ研究・工学センター」を新設し、次世代のコネクテッドカー関連技術の研究開発を行なう予定である。具体的には、インフォテインメント（車載機器向け情報通信）、車載モデム、ゲートウェイ・モジュール、運転者支援機能および自動運転車などに焦点を当てた研究開発が予定されている⁴³⁾。オンタリオ州は一般道路上で自動運転車のテスト走行をカナダで初めて許可した州として、先端技術の開発と実用化を推進し、フォードの大型投資を歓迎している。

2018年4月にトヨタは既存の工場への追加投資と新規の雇用を発表した。トヨタは次世代RAV4（クロスオーバーSUV）を生産するために支援分と合わせて14億ドルの追加投資を発表し、これに対してカナダ連邦政府とオンタリオ州政府はそれぞれ1.1億ドル支援することを声明した。これらの投資によって新規に450名の雇用創出が期待される⁴⁴⁾。

連邦政府の1.1億ドルの支援は12.6億ドルのStrategic Innovation Fundから拠出されるものである⁴⁵⁾。トルドー首相も当時のオンタリオ州のウィン（Wynne）首相⁴⁶⁾も、北米の自動車産業の不確実な時

41) トヨタ（2013）、「トヨタ、トヨタ自動車九州での新型車の生産と米ケンタッキー工場でのレクサスES350の生産を決定」、https://global.toyota/jp/detail/1835557?_ga=2.133254924.366183841.1567329010-637201833.1566894375（2019年9月1日アクセス）。

42) Justin Trudeau, Prime Minister of Canada (2017), “Prime Minister of Canada Announces Support to Ford of Canada to Create and Maintain Almost 800 Jobs for Canadian Workers,” March 30, 2017, <https://pm.gc.ca/en/news/news-releases/2017/03/30/prime-minister-canada-announces-support-ford-canada-create-and> (2019年8月31日)。

43) カナダ・オンタリオ州政府経済開発省、日本広報窓口（2017）、「フォード・カナダ社、カナダ・オンタリオ州に840億円超を投資 ウィンザーのエンジン工場で最新エンジンの製造と次世代コネクテッドカー関連技術の研究開発拠点を新設」、2017年4月4日プレスリリース、<https://www.value-press.com/pressrelease/180863>（2018年10月13日アクセス）。

44) “Toyota Investing \$1.4B in Cambridge, Woodstock Plants,” *Toronto Star Newspapers*, May 4, 2018, ProQuest Documents (2019年4月30日アクセス)。

45) Justin Trudeau, Prime Minister of Canada (2018), “Canada’s Investment in Toyota Supports Thousands of Jobs in Ontario,” May 4, 2018, <https://pm.gc.ca/en/news/news-releases/2018/05/04/canadas-investment-toyota-supports-thousands-jobs-ontario> (2019年8月30日アクセス)。

46) 2018年6月29日よりオンタリオ州の首相はDoug Ford首相に代わっている。

期におけるこのトヨタの画期的な投資を歓迎している。カナダは将来的にはトヨタのRAV 4の北米における製造の中心地（ハブ）になると予想されており、オンタリオ州での自動車生産を長期的に維持可能にするものであると理解されている⁴⁷⁾。トヨタはまたカナダでレクサスの小型SUV「NX」（ガソリンモデルおよびハイブリッドモデル）の生産を新たに2022年初めより開始することを発表した。2003年に初のレクサス海外生産拠点として、レクサスRXの生産をカナダで開始し、2014年からはRXのハイブリッドモデルの生産も行なってきた⁴⁸⁾。

ホンダ、フォード、トヨタの追加あるいは新規投資とは反対に自動車生産削減計画もみられる。2018年11月26日にGMは北米の5工場の生産停止と人員削減を含む大幅な業務再構築計画を発表した。この計画は、アメリカでは乗用車の人気は低下しており、次世代の電気自動車や自動走行車へ向けて資本や人材を投入し、2020年末までに年間約60億米ドルのコスト削減を目指すことを目的としている。この北米5工場はアメリカのミシガン州ハムトラマック、オハイオ州ローズタウン、カナダのオシャワの3つの組立工場とメリーランド州ボルチモア、ミシガン州ウォーレンの変速機工場である⁴⁹⁾。

GMは2019年12月以降オシャワの組立工場では自動車の生産を行わないことを発表した。同工場ではビュイック・リーガル、キャデラックXTS、シボレー・インパラを2017年には合計9.8万台生産している⁵⁰⁾。同工場では自動車組合（Unifor）に所属する2,500名の労働者を雇用している。オシャワには組立工場の他に、ここにはGMカナダ社の本社やテクニカル・センターも立地している⁵¹⁾。GMは組立工場で雇用されている労働者にいくつかの選択肢を示し、その中には同工場での新規のスタンピング（プレス）の仕事で300名の雇用、またカナダ国内の同社のセント・キャサリンの推進装置工場やウッズストックの部品配送センターへの配置転換や、1,300名の早期退職の募

47) Office of Premier (2018), "Securing Thousands of Auto Manufacturing Jobs: Toyota Chooses Ontario as the Manufacturing Hub for its RAV4," May 4, 2018, <https://news.ontario.ca/opo/en/2018/05/securing-thousands-of-auto-manufacturing-jobs.html> (2019年8月30日アクセス)。

48) トヨタ (2019), 「カナダでレクサス『NX』を新たに生産」、2019年4月30日、https://global.toyota.jp/newsroom/lexus/27958437.html?_ga=2.132228234.548901045.1567146145-637201833.1566894375 (2019年8月30日アクセス)。

49) ジェトロ (2018), 「GMが生産体制を大幅に見直し、工場停止や人員削減」、『ビジネス短信』、2018年11月28日、Tom Krisher (2018), "GM to Slash Up to 14,000 Jobs in North America," *AP Worldstream*, November 26, 2018, ProQuest Documents (2019年3月4日アクセス)、およびJean Garcia (2018), "GM to Slash 14,700 Jobs in North America," *University Wire*, November 27, 2018, ProQuest Documents (2019年3月4日アクセス)。

50) DesRosiers Automotive Consultants Inc. (2018), *DesRosiers Automotive Yearbook 2018*, p. 117。

51) Robert Fife and Eric Atkins (2018), "General Motors to Shut Down Oshawa Plant in Global Restructuring," *The Globe and Mail*, November 25, 2018, <https://www.theglobeandmail.com/business/article-general-motors-to-shut-down-oshawa-plant-sources-say/> (2018年11月26日アクセス)。

集、あるいは転職のための職業訓練のサポートなどが含まれている⁵²⁾。実質的な組立工場の閉鎖により、今後、GMのカナダにおける生産台数は減少すると言えよう。

さらに、2019年3月28日にはクライスラーがウィンザーの組立工場では2019年9月30日から約1,500名の人員削減計画を発表した。同工場ではクライスラー・パシフィカおよびダッジ・グランドキャラバンを生産しているが、消費者の嗜好の変化と北米の自動車産業への経済的逆風に対応するために、生産体制を現在の3シフト制から9月末に2シフトへ減らすことを表明した⁵³⁾。こうした動きにより、今後、クライスラーのカナダにおける生産台数の減少が見込まれる。

現在発表されている各社の計画を基にすると、GMとクライスラーはカナダで自動車の減産を図る一方、ホンダとトヨタは主力の車種をカナダで生産しており、グローバルな観点からカナダを重要な生産基地と位置付けている。自動車メーカーの追加・新規投資計画に対して、カナダ連邦政府やオンタリオ州政府は資金援助を発表しており、これまでの両政府の自動車メーカーに対する支援は重要な役割を果たしてきている。GMとクライスラーの上記の計画が遂行された場合、今後、ミシガン州での自動車生産はオンタリオ州を上回り、また、相対的に日系自動車メーカーのカナダにおけるプレゼンスは高まると予測される。

6 終わりに

自動車生産台数を一つの指標として2007年から2017年までを辿った結果、次の3点が明らかになった。第1に、グローバルな視点からは、自動車生産の中心はアメリカや日本といった先進工業国から新興国である中国へ大きくシフトしている。第2に、NAFTAを構成する北米3ヶ国の観点からは、アメリカでの自動車生産台数は相対的に減少している一方、メキシコでの自動車生産は絶対的にも相対的にも増加している。これに対して、カナダの自動車生産は絶対的にも相対的にも減少している。総じて、NAFTA内においては、自動車生産のメキシコへのシフトがみられる。第3に、カナダ国内では、デトロイト・スリーの生産台数が相対的に減少する一方、トヨタとホンダの比率が増加しており、カナダにおける日系自動車メーカーのプレゼンスが高まっている。

リーマン・ショックによるデトロイト・スリーの経営危機をアメリカ政府、カナダ連邦政府、カナダ・オンタリオ州政府が資金援助して、新生GMや新生クライスラーの設立に大いに貢献した。

52) General Motors Canada (2019), "GM Oshawa Workforce Transition Plan and 'Jobs Action Centre'," Media Backgrounder, <https://media.gm.ca/media/ca/en/gm/news.detail.html/content/Pages/news/ca/en/2019/May/0508-oshawa.html> (2019年6月21日アクセス)。

53) ジェトロ (2019), 「FCA、オンタリオ州で約1,500人の人員削減計画を発表」、『ビジネス短信』、2019年4月5日、および「“Everybody Struggling”: Fiat Chrysler’s Windsor Plant to Lose 1,500 Jobs, Hit by Industry Slowdown and Changing Taste,” *National Post*, April 1, 2019, ProQuest Documents (2019年4月30日アクセス)。

これらの政府は直接的・間接的な金融支援によって北米の自動車産業を支えてきており、現在でもさまざまなプログラムや資金援助を通じて国内の自動車メーカーの競争力強化や規模の拡大に重要な役割を果たしている。さらに、カナダ連邦政府、オンタリオ州政府、業界団体は連携して2015年に「自動車投資委員会」を新設し、その委員長にトヨタ・カナダの会長を務めたレイ・タンゲイ氏が就任した⁵⁴⁾。連邦・州政府は同委員会からカナダの自動車産業の国際競争力の強化と自動車メーカーからの継続した投資誘致などについての助言や提言を得て、自動車部門の強い競争力を維持することを図っている。

アメリカのトランプ政権の自国への製造業の回帰推奨やNAFTAからUSMCAへの通商政策の変更のみならず、グローバルな自動車市場の新興国への比重のシフトや市場の求めるSUVや小型ピックアップトラックへの車種のシフトは、自動車メーカーに工場立地戦略を見直させる要因になっている。各自動車メーカーはそれに対応して北米の工場でも不採算部門の閉鎖・規模の縮小を図る一方、エンジン製造、EV、自動運転車、SUVなど将来的に有望な自動車生産へ資源の集中を図っている。現に北米ではUSMCAの発効以前に、メキシコからアメリカへ自動車生産のシフトが起こる兆候が現われ始めている。

カナダの自動車産業の将来は、オート・パクト以来アメリカとの自動車生産の一体化の深化という特殊的な要因によって、オーストラリアのような悲観的な状況に陥るとは今のところ考えられない。しかし、GMのオシャワ工場での自動車生産中止はカナダの自動車産業へ大きな負の影響を与えよう。翻って、トヨタやホンダがカナダを世界的に重要な生産基地と位置付けて新規・追加投資を行なうことはカナダにとって正の影響をもたらすことになる。なお、ホンダは2019年5月にイギリスのヨーロッパ連合からの離脱とは直接関係がないとしながら、2021年中にイギリスのスインドン工場での自動車生産の終了を発表し、同工場で生産し北米へ輸出していたシビックを北米生産に切り替えると発表した⁵⁵⁾。こうして大きく政治・経済環境が変化し・技術革新が進行している中で、各企業は世界的にみて最も合理的な生産拠点の立地選択と供給量を模索し続ける。そうした中で、カナダが様々な面で優れた立地要因を企業に提供できるか否かに今後の自動車産業の盛衰はかかっていると言えよう。

謝辞 (Acknowledgements)

本稿は2018年度の国内特別研究の成果の一部である。国内特別研究中は、私学研修員として東京

54) 「カナダ—政策：加オンタリオ州が自動車投資委員会、外国企業を誘致」、『国際自動車ニュース』、2015年6月16日、<https://www.auto-affairs.com/freearticles/78268-2494961.html> (2019年8月30日アクセス)。

55) 「英生産終了、21年中に ホンダ『電動化、競争難しく』」、『日本経済新聞』、2019年2月20日、第1面、および「生産終了『プラグジット関係ない』ホンダ社長」、『日経産業新聞』、2019年2月20日、第3面。

大学大学院経済学研究科ならびにもつくり経営研究センターの藤本隆宏教授と新宅純二郎教授から大変貴重なご指導を賜わった。カナダ大使館のMr. Kevyn Winkless、日本自動車工業会（JAMA）、JAMA CanadaのMr. David WortsならびにMs. Yumi Hirakawa、元CNE ArchivesのMs. Linda Cobonからは非常に有益な資料を提供して頂いた。また、University of Toronto, Asian InstituteのMs. Nina Boricからはトロント大学の図書館利用に便宜を図って頂いた。ここに記して心から感謝申し上げます。

参考文献

- 浅山亮（2019）、「新NAFTA批准遅れ 車部品大手、身動きできず」、『日本経済新聞』、2019年8月28日、第15面。
- ディミトリ・アナスタキス（2016）、「選択的グローバル化による国境経済圏への集積 自動車II」、『グローバル経営史：国境を越える産業ダイナミズム』橘川武郎・黒澤隆文・西村成弘編、pp. 133-155、名古屋大学出版会。
- 石田光男・篠原健一（2010）、『GMの経験：日本への教訓』、中央経済社。
- 上田慧（2011）、「米国＝カナダ国境経済圏における自動車産業の集積」、『同志社商学』、第63巻第3号、pp. 121-139。
- 「英生産終了、21年中に ホンダ『電動化、競争難しく』」、『日本経済新聞』、2019年2月20日、第1面。
- 大木博巳・滝井光夫・国際貿易投資研究所編（2018）、『米国通商政策リスクと対米投資・貿易』、文真堂。
- 河音琢郎・藤本剛康編（2016）、『オバマ政権の経済政策：リベラリズムとアメリカ再生の行方』、ミネルヴァ書房。
- 栗原武美子（2011）、『現代カナダ経済研究：州経済の多様性と自動車産業』、東京大学出版会（第21回カナダ出版賞受賞）。
- 栗原武美子（2014）、「リーマン・ショック以降のカナダ4州の経済動向」、『東洋大学経済論集』、第39巻第2号、pp. 117-142。
- ジェトロ（2018）、「GMが生産体制を大幅に見直し、工場停止や人員削減」、『ビジネス短信』（2018年4月1日から『通商弘報』より名称変更）、2018年11月28日。
- ジェトロ（2019）、「カナダ政府代表ら、新NAFTAの自動車原産地規則を解説」、『ビジネス短信』、2019年1月31日。
- ジェトロ（2019）、「FCA、オンタリオ州で約1,500人の人員削減計画を発表」、『ビジネス短信』、2019年4月5日。
- 篠原健一（2014）、『アメリカ自動車産業：競争力復活をもたらした現場改革』、中央新書2275、中央公論新社。
- 下川浩一（2009）、『自動車産業：危機と再生の構造』、中央公論新社。
- 鈴木直次（2012a）、「アメリカの自動車産業救済策と新生GMの歩み」、『変貌する現代国際経済』鈴木直次・野口旭編、pp. 259-284、専修大学出版局。
- 鈴木直次（2012b）、「米連邦政府による自動車産業支援策 補論I」、『専修大学社会科学研究所月報』、No. 589、pp. 1-28。
- 鈴木直次（2012c）、「米連邦政府による自動車産業支援策 補論II」、『専修大学社会科学研究所月報』、No. 590、pp. 1-27。
- 鈴木直次（2016）、『モータリゼーションの世紀：T型フォードから電気自動車へ』、岩波現代全書、岩波書店。
- 「生産終了『プレグジット関係ない』ホンダ社長」、『日経産業新聞』、2019年2月20日、第3面。
- 「デトロイトに新工場 FCA、3850人雇用 米政権要求に対応」、『日本経済新聞』、2019年2月27日、第3面。

- 「日産、米での生産拡大：高級車エンジン 新NAFTAに対応」、『日本経済新聞』、2019年2月24日、第1面。
- 日本自動車工業会 (2018)、『世界自動車統計年報 第17集』。
- 山崎憲 (2010)、『デトロイトウェイの破綻：日米自動車産業の明暗』、洵報社。
- 吉田健三 (2018)、「自動車産業の再編過程：グローバル化とその社会的帰結」、『現代アメリカの経済社会：理念とダイナミズム』河崎信樹・吉田健三・田村太一・渋谷博史、pp. 129-170、東京大学出版会。
- 李澤建 (2016)、「勃興する新興国市場と民族系メーカーの競争力：自動車I」、『グローバル経営史：国境を越える産業ダイナミズム』橘川武郎・黒澤隆文・西村成弘編、pp. 112-132、名古屋大学出版会。
- 「BMW、米で新工場検討：エンジン 新NAFTAにらむ」、『日本経済新聞』、2018年11月29日、第10面。
- FOURIN編、『世界自動車統計年刊』
- FOURIN編、『世界自動車メーカー一年鑑』
- Anastakis, Dimitry and Johannes Van Biesebroek, guest editors (2010), “Special Supplement on The Automobile and Its Industry in Canada,” *Canadian Public Policy*, Vol. 36, Supplement.
- Anastakis, Dimitry (2013), *Autonomous State: The Struggle for a Canadian Car Industry from OPEC to Free Trade*, Toronto: University of Toronto Press.
- Anastakis, Dimitry (2018), “Access to Markets, Investment, Continentalization and Competitiveness: The Evolution of the Canadian Auto Sector,” in *Industries and Global Competition: A History of Business Beyond Borders*, ed. by Bram Bouwens, Pierre-Yves Donzé and Takafumi Kurosawa, pp. 47-67, New York: Routledge.
- Bernard, André (2013), “Recent Trends in Canadian Automotive Industries,” *Economic Insights*, Catalogue No. 11-626-X, No. 26.
- Congressional Research Service (2017), *NAFTA and Motor Vehicle Trade*, CRS Report.
- DesRosiers Automotive Consultants Inc., *DesRosiers Automotive Yearbook*, various issues.
- Dicken, Peter (2007), *Global Shift: Mapping the Changing Contours of the World Economy, 5th ed.*, London: Sage Publications, and New York: Guilford Press.
- Jacobs, A.J. (2016), *The New Domestic Automakers in the United States and Canada: History, Impacts, and Prospects*, Lanham, Maryland: Lexington Books.
- Japan Automobile Manufacturers Association of Canada (JAMA Canada) (2009), *A Short History of the Japanese Automotive Industry in Canada, 2nd ed.*, Toronto: JAMA Canada.
- OECD (2018), *OECD Economic Surveys: Canada 2018*, Paris: OECD Publishing.
- Richards, Elizabeth (2017), “Differences in Post-recession Performance for Auto Manufacturers and Service Industries,” *Economic Insights*, Catalogue No. 11-626-X, No. 67.
- Richards, Elizabeth (2017), “Motor Vehicle Manufacturers Reposition in 2015,” *Economic Insights*, Catalogue No. 11-626-X, No. 68.
- Stanford, Jim (2017), “When an Auto Industry Disappears: Australia’s Experience and Lessons for Canada,” *Canadian Public Policy*, Vol. 43, Supplement 1, pp. S57-S74.
- Ward’s Automotive Yearbook*, various issues.
- Yates, Charlotte, Brendan A. Sweeney and Greigory D. Mordue, guest editors (2017), “Public Policy and Canada’s Automotive Industry,” *Canadian Public Policy*, Vol. 43, Supplement 1.

E-References

- カナダ・オンタリオ州政府経済開発省、日本広報窓口（2017）、「フォード・カナダ社、カナダ・オンタリオ州に840億円超を投資 ウィンザーのエンジン工場で最新エンジンの製造と次世代コネクテッドカー関連技術の研究開発拠点を新設」、2017年4月4日プレスリリース、<https://www.value-press.com/pressrelease/180863>（2018年10月13日アクセス）。
- カナダ・オンタリオ州政府経済開発省、日本広報窓口（2017）、「ホンダ、カナダ・オンタリオの工場改修へ4億9,200万カナダドルを投資 オンタリオ州および連邦政府が8,360万カナダドルを助成」、2017年1月12日プレスリリース、<https://www.value-press.com/pressrelease/176248>（2018年10月13日アクセス）。
- 「カナダ政策：加オンタリオ州が自動車投資委員会、外国企業を誘致」、『国際自動車ニュース』、2015年6月16日、<https://www.auto-affairs.com/freearticles/78268-2494961.html>（2019年8月30日アクセス）。
- トヨタ（2013）、「トヨタ、トヨタ自動車九州での新型車の生産と米ケンタッキー工場でのレクサスES350の生産を決定」、https://global.toyota/jp/detail/1835557?_ga=2.133254924.366183841.1567329010-637201833.1566894375（2019年9月1日アクセス）。
- トヨタ（2019）、「カナダでレクサス『NX』を新たに生産」、2019年4月30日、https://global.toyota/jp/newsroom/lexus/27958437.html?_ga=2.132228234.548901045.1567146145-637201833.1566894375（2019年8月30日アクセス）。
- 「トヨタ、新米工場の生産車種を変更 新型SUVに」、『日経速報ニュースアーカイブ』、2019年7月11日、<https://t21-nikkei-co-jp.stri.toyo.ac.jp/g3/CMNDF11.do>（2019年9月10日アクセス）。
- 「フォード、米国でEV生産に1000億円投資」、『日経速報ニュースアーカイブ』、2019年3月21日、<https://t21-nikkei-co-jp.stri.toyo.ac.jp/g3/CMNDF11.do>（2019年9月10日アクセス）。
- 「米GM、新型EV生産に330億円投資 米ミシガン州で」、『日経速報ニュースアーカイブ』、2019年3月23日、<https://t21-nikkei-co-jp.stri.toyo.ac.jp/g3/CMNDF11.do>（2019年9月10日アクセス）。
- ロボティア編集部（2017）、「ホンダがカナダ・オンタリオ州の工場に400億円超を投資し大幅改修… シビック次世代モデル製造拠点に」、<https://roboteer-tokyo.com/archives/7274>（2019年8月30日アクセス）。
- 「FCA、デトロイト新工場発表 ミシガン州に5千億円」、『日経速報ニュースアーカイブ』、2019年2月27日、<https://t21-nikkei-co-jp.stri.toyo.ac.jp/g3/CMNDF11.do>（2019年9月10日アクセス）。
- Center for Automotive Research, CAR（2018）, “Historical Trends, 2009 to 2018,” *CAR’s Book of Deals*, 2018, <https://www.cargroup.org/automakers-announced-4-8-billion-in-north-american-investments-in-2018/>（2019年8月29日アクセス）。
- “‘Everybody Struggling’: Fiat Chrysler’s Windsor Plant to Lose 1,500 Jobs, Hit by Industry Slowdown and Changing Taste,” *National Post*, April 1, 2019, ProQuest Documents（2019年4月30日アクセス）。
- Fife, Robert and Eric Atkins（2018）, “General Motors to Shut Down Oshawa Plant in Global Restructuring,” *The Globe and Mail*, November 25, 2018, <https://www.theglobeandmail.com/business/article-general-motors-to-shut-down-oshawa-plant-sources-say/>（2018年11月26日アクセス）。
- Garcia, Jean（2018）, “GM to Slash 14,700 Jobs in North America,” *University Wire*, November 27, 2018, ProQuest Documents（2019年3月4日アクセス）。
- General Motors Canada（2019）, “GM Oshawa Workforce Transition Plan and ‘Jobs Action Centre’,” Media Backgrounder, <https://media.gm.ca/media/ca/en/gm/news.detail.html/content/Pages/news/ca/en/2019/May/0508-oshawa.html>（2019年6月21日アクセス）。
- “GM Buys Out Suzuki’s CAMI Share: Automotive; Not Pulling Out of Canadian Market,” *National Post*, December 5, 2009, ProQuest Documents（2019年3月12日アクセス）。

- Greimel, Hans (2009), "GM Buys Suzuki's Half of CAMI Plant," *Automotive News*, December 7, 2009, ProQuest Documents (2019年3月12日アクセス)。
- Klier, Thomas H. and James M. Rubenstein (2017), "Mexico's Growing Role in the Auto Industry under NAFTA: Who Makes What and What Goes Where," *Economic Perspective*, Vol. 41 No. 6, Federal Reserve Bank of Chicago, <https://www.chicagofed.org/publications/economic-perspectives/2017/6> (2019年7月3日アクセス)。
- Krisher, Tom (2018), "GM to Slash Up to 14,000 Jobs in North America," *AP Worldstream*, November 26, 2018, ProQuest Documents (2019年3月4日アクセス)。
- Office of Premier (2018), "Securing Thousands of Auto Manufacturing Jobs: Toyota Chooses Ontario as the Manufacturing Hub for its RAV4," May 4, 2018, <https://news.ontario.ca/opo/en/2018/05/securing-thousands-of-auto-manufacturing-jobs.html> (2019年8月30日アクセス)。
- Office of the United States Trade Representative (2018), Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada, <https://ustr.gov/trade-agreements/free-trade-agreements/united-states-mexico-canada-agreement/agreement-between> (2019年9月2日アクセス)。
- Ontario Ministry of Finance (2019), "Ontario Fact Sheet," <https://www.fin.gov.on.ca/en/economy/ecupdates/factsheet.pdf> (2019年9月1日アクセス)。
- Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), Production Statistics, from 2007 Statistics to 2017 Statistics, <http://www.oica.net/production-statistics/> (2018年11月10日アクセス)。
- Sweeney, Brendan (2017), "A Profile of the Automotive Manufacturing Industry in Canada, 2012-2016," Automotive Policy Research Centre, <https://automotivepolicy.ca/wp-content/uploads/2018/05/automotive-manufacturing-canada-2012-2016.pdf> (2018年6月8日アクセス)。
- Tanguay, Réal (Ray) (2018), "Drive to Win: Automotive Advisor Report," Minister of Innovation, Science and Economic Development and Ontario Minister of Economic Development and Growth, http://capcinfo.ca/images/PDF/CAPC_Automotive%20Report-en.pdf (2018年6月14日アクセス)。
- "Toyota Investing \$1.4B in Cambridge, Woodstock Plants," *Toronto Star Newspapers*, May 4, 2018, ProQuest Documents (2019年4月30日アクセス)。
- Trudeau, Justin, Prime Minister of Canada (2017), "Prime Minister of Canada Announces Support to Ford of Canada to Create and Maintain Almost 800 Jobs for Canadian Workers," March 30, 2017, <https://pm.gc.ca/en/news/news-releases/2017/03/30/prime-minister-canada-announces-support-ford-canada-create-and> (2019年8月31日)。
- Trudeau, Justin, Prime Minister of Canada (2018), "Canada's Investment in Toyota Supports Thousands of Jobs in Ontario," May 4, 2018, <https://pm.gc.ca/en/news/news-releases/2018/05/04/canadas-investment-toyota-supports-thousands-jobs-ontario> (2019年8月30日アクセス)。

データベース

ジェトロ、『ビジネス短信』(2018年4月1日から『通商弘報』より名称変更)。

日経テレコン21。

ProQuest Documents.

Innovation Science and Economic Development Canada (former Industry Canada), "Trade Data Online."

Recent Trends in the Canadian Automobile Industry after the Lehman Shock

Tamiko Kurihara

Abstract

This paper aims to clarify characteristics of the Canadian automobile industry after the Lehman Shock. The examination, based on automobile production units from 2007 to 2017, reveals the following three points. First, from the global perspective, the center of automobile production shifted from the developed countries such as the United States (U.S.) and Japan to the emerging economies, such as China. Second, within the North American Free Trade Agreement (NAFTA) countries, the automobile production units of the U.S. relatively declined, while those of Mexico increased absolutely and relatively. The automobile production units of Canada decreased absolutely and relatively. Therefore, the automobile production shifted toward Mexico in North America. Finally, the automobile production units of the Detroit Three relatively declined in Canada, while those of Toyota and Honda increased. The Japanese car makers increased their presence in the Canadian automobile industry.

The U.S. government along with the Canadian federal government and the Ontario provincial government played a significant role in providing the Detroit Three, General Motors and Chrysler in particular, with huge amounts of financial aid in order to bail them out. The Canadian federal and the Ontario provincial governments have continuously given the auto makers financial support in order to enhance the international competitiveness of the Canadian automobile industry. The Trump Administration in the U.S. has advocated protectionist economic and trade policies, and one of the outcomes is the newly-created United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA).

In response to the dynamic changes in political and economic environments and technological advancement, the automobile companies globally planned to close unprofitable assembly plants in order to redirect their valuable resources towards promising car production, such as electric vehicles, autonomous vehicles, and sports utility vehicles. Prosperity of the Canadian automobile industry in the future depends on whether Canada can strengthen its locational advantages.