

## ▶ ILO産業別概況

2020年4月8日

### COVID-19と自動車セクター

自動車セクターは世界経済に多大な貢献をしている。このセクター全体を一つの国と仮定すると、その年間売上はGDPで世界第6位に相当する。2017年時点で、自動車産業は全世界で1,400万人近い労働者を直接雇用している。

2008年から2009年にかけての世界金融危機の後、自動車セクターにおける雇用は回復していたが、グローバル・サプライチェーンの使用者および労働者は再び、先行き不透明な状況に直面している。中国で新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の感染拡大が始まった当初は、その影響はアジアの自動車セクターにとどまっていたが、その後は全世界の自動車産業に波及し、深刻になっている。



© ILO, Crozet, M.

インドのムンバイにあるマヒンドラ&マヒンドラ社の自動車組立工場

### ▶ 1. COVID-19による影響

自動車産業は需要と投資の急減に見舞われている。さらに、労働者は自宅待機が求められ、サプライチェーンは停止し、工場が休止して、自動車業界では突如として広範囲に渡り経済活動がストップした。

人々の移動制限や経済活動の突然の停止により、自動車産業が生み出す生産高は激減し、GDPの大幅縮小が避けられない。欧州と北米では、工場の操業停止により乗用車の生産台数が250万台減となり、自動車メーカーと部品メーカーの減収は777億米ドルに達すると推計される<sup>1</sup>。

この状況は、特にカナダ、中国、ドイツ、インド、日本、韓国、メキシコ、モロッコ、南アフリカ、米国といった、自動車産業が経済成長を牽引している国々において、前方・後方連関により、経済にマイナスの乗数効果をもたらしている。自動車産業で雇用の大半を担っている中小企業は、多国籍自動車メーカーに中間部品やサービスを提供しており、深刻な打撃を受けると予想される（後方連関）。また、自動車産業の操業停止の前方連関により、陸上輸送（貨物輸送、旅客輸送、チャーターバスなど）およびサービス業（乗用車レンタル、自動車修理など）も影響を受ける可能性が高い<sup>2</sup>。

<sup>1</sup> GlobalData, "Coronavirus (COVID-19)", Executive Briefing report, updated on 30 March 2020.

<sup>2</sup> Tirpak, M., & Kariozen, A. (2006). "The automobile industry in Central Europe", IMF Note.

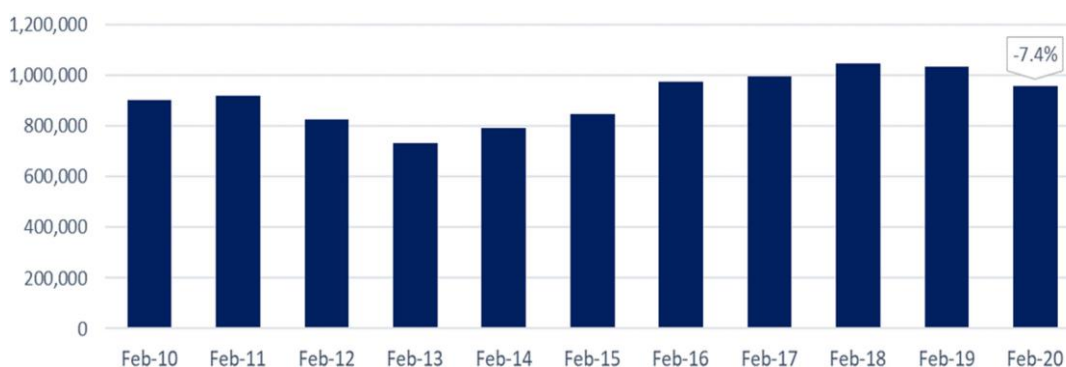
COVID-19の世界的大流行により、自動車産業のサプライチェーン全体で労働者の失業が急増している。各国政府や使用者、労働者が、中小企業の存続と労働者の保護に向けて早急に対策を講じなければ、さらに雇用が失われるおそれがある。

## 1.1 販売

2020年2月上旬の中国の新車販売台数は約92%落ち込んだ。2020年を通じた中国の新車販売台数は少なくとも前年比2.9%減になると予想されている。

欧州自動車工業会（ACEA）によると、2020年1月と2月の欧州連合（EU）域内での新車販売台数は前年同期比で7.4%減少した（図1）。EU内の4大市場における2020年の自動車需要は、ドイツで9.0%、フランスで7.8%、イタリアで7.3%、スペインで6.8%とそれぞれ減少に直面している。

図1: EU域内における乗用車販売台数（2010年から2020年までの各年の2月単月分）



出所：欧州自動車工業会

南アフリカ自動車工業会（NAAMSA）は、同国の年間GDPの約7%を生み出している自動車産業が大幅な販売減となっていることを報告している<sup>3</sup>。全国的な都市封鎖の実施により、状況はさらに悪化し、製造業全体や輸送業にも影響が及ぶと思われる。

信用格付け会社のムーディーズは、2020年の世界の自動車販売台数予想を大幅に下方修正し、前年比で14%減となるとしている。この予想は、2008年から2009年にかけての世界金融危機で自動車販売が2年間に亘って8%落ち込んだときと比べて、大幅な落ち込みである<sup>4</sup>。

## 1.2 輸出入

中国は世界の自動車メーカーに中間部品の多くを供給しているため、中国での部品生産が落ち込み、その輸出に支障が出ると、世界の自動車産業に直接的な影響が出る。多くの自動車メーカーは部品在庫を抑え、もっぱらジャストインタイム方式で生産を行っているため、部品供給が滞ると、途端に自動車生産に影響が表れ、輸出も減少する。

国連貿易開発会議（UNCTAD）の試算では、中国からの部品やその他の中間製品の輸出が2%減少すると、EU、北米、日本、韓国、およびその他の主要自動車生産国から世界の他の地域への自動車輸出は70億米ドル落ち込むと見られる<sup>5</sup>。

中国で部品生産再開の兆しが見られるものの、欧州と米国における自動車生産用中間製品の需要は低迷したままであろう。したがって、自動車部品と完成品の輸出入がCOVID-19感染拡大前の水準に戻るまでには数か月を要すると思われる。

COVID-19の影響はモロッコのような国において特に深刻である。同国で生産される自動車関連製品の8割は欧州に輸出されている。2019年には約250社の部品メーカーが18万人以上の労働者を雇用し、70億ユーロ（約75億米ドル）の売上を上げていた。これは同国の総輸出額の27%を占める<sup>6</sup>。

3 Ramalepe, P. (2020). "Nearly 30% nosedive in SA vehicle sales as coronavirus bites", news24, 2 April.

4 Financial Times, "VW hit by €2bn-a-week cash drain" [27 March 2020].

5 UNCTAD (2020). Trade and Development Report Update: Global trade impact of the coronavirus (COVID-19) epidemic, UNCTAD/DITC/INF/2020/1, Geneva, 4 March.

6 Challenge (2020). "L'impact sur l'économie nationale secteur par secteur", 27 March.

### 1.3 工場休止

中国でCOVID-19の感染が最初に確認された武漢は「自動車の街」として知られ、GM、ホンダ、日産、プジョー、ルノー、トヨタの工場がある。感染発生により、これらの工場は操業を完全に停止し、アジア中の自動車工場が休止に追い込まれている。その後、感染の中心が欧州や米州に移ると、これらの地域の自動車工場も休止した。

EUでは、自動車製造に直接従事している計260万人の労働者のうち、2020年3月には110万人が工場休止の影響を受けた。その半数以上がドイツの労働者であった<sup>7</sup>。

米州では、GM、フォード、フィアット・クライスラーが米国内の全工場の操業を停止し、再開の目処は立っていない<sup>8</sup>。アルゼンチン<sup>9</sup>とブラジル<sup>10</sup>でも自動車工場の休止が先日発表された。

### 1.4 雇用

自動車産業とそのサプライチェーンにおける雇用に対する影響の全貌はまだわからないが、ILOは今後とも状況を注視していく。

EU域内で自動車製造業が直接生み出している雇用のうち、約42%がCOVID-19の感染拡大の影響を受けていると推計される。これは乗用車、トラック、バン、およびバスのメーカーが直接雇用している労働者のみの数字で、EUの自動車関連のサプライチェーン全体で見ると1,380万人の労働者が影響を受けている<sup>11</sup>。新たな収益が得られない場合は、短中期的には、これらの企業は深刻な資金難に直面するであろう。

米国の自動車産業では、少なくとも15万人の組合員労働者に加え、数十万人もの非組合員労働者が影響を受けている。

インドでは、自動車産業および関連のサプライチェーンの混乱により、2020年1～3月期と4～6月期の合計で見ると業界全体で608億インドルピー（8億米ドル）の減収が予想される。短中期的には、自動車産業において半数を占める契約労働者が特に影響を受けやすい<sup>12</sup>。

一般的に、季節労働者、臨時労働者、自営業者、カジュアルワーカーやギグワーカーといった保護を受けていない労働者は、有給疾病休暇、社会保障、医療などへのアクセスを持たないため、COVID-19の感染拡大とそれに伴う経済への影響からより深刻な影響を受ける可能性が高い。

ここで留意すべきは、自動車産業はCOVID-19感染拡大の影響を受ける前から、気候変動、技術革新、人口動態の変化、貿易の混乱と先行き不透明感などにより、相当な混迷と人員整理の波を受けていたことである。感染拡大の前から、販売不振により新車生産はすでに低調であった。電気自動車へのシフトによりドイツだけで自動車産業で40万人の人員が削減されると予測されていた。

これらのメガトレンドや変動要因がディーセント・ワークに及ぼす影響は、「自動車産業における仕事の未来に関するILO専門家会議」用に論点を整理したILO文書で取り上げる予定である。

7 ACEA (2020). "COVID-19: jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows", 31 March.

8 UAW (2020). "Statement of UAW President Rory L. Gamble on Ford's decision to extend production reopening date", News, 31 March.

9 Rostás, R. (2020). "Ford to suspend output in Brazil, Argentina from next week amid coronavirus pandemic", Fastmarkets MB, 20 March.

10 Peroni, F. (2020). "Brazilian carmakers to stop production amid virus spread", Fastmarkets MB, 21 March.

11 ACEA (2020). "COVID-19: jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows", op. cit.

12 Banerji, S. (2020). "Coronavirus impact: Supply chain disruption to cost auto industry Rs 6,080 crore", Business Today, 30 March.

## ▶ 2. 政労使とパートナーの対応

ILOの構成員（政府及び労使団体）が実施している施策は、主に次の3点について短期間で成果を上げることが狙ったものである。(1) 職場における労働者の保護、(2) 企業、雇用および所得の支援、(3) 経済と雇用の活性化。これらはいずれも国単位、または自動車産業といったセクター単位で、短期間で以前より良い形で回復することを目指している。

### 2.1 職場における労働者の保護

最優先事項は、COVID-19の健康リスクから自動車産業に従事する労働者と使用者、およびその家族を守ることである。さらに一般市民を感染から守るのに役立つよう、世界の主要自動車メーカーは自社の生産ラインを転用して、人工呼吸器、消毒液、マスクの生産を行っている。

#### 2.1.1 労働者の健康と安全を守るための施策の例

- 一部の自動車メーカーは労働者を保護するために特別な措置を講じると発表した。具体的には、マスクや消毒液の提供、診療所、病院、その他の医療インフラ強化への投資、誤情報の拡散防止、技術的な解決策の共有などである。
- インダストリアル・グローバル・ユニオンは、他の国際産業別労働組合組織とともに、労働者の健康や権利、福祉に対する脅威を特定し、防止し、軽減するためのプロセス、ならびに全国、セクターごと、および職場ごとの対応策を策定して実施するためのプロセスに労働者代表が加わるよう求めている<sup>13</sup>。
- 3月15日、米国内の自動車工場の労働者がCOVID-19に感染していることが判明したことを受けて、全米自動車労働組合（UAW）、GM、フォード、フィアット・クライスラーは共同で「COVID-19タスクフォース」を立ち上げ、これら3社の工場および倉庫で働く労働者のための保護措置を一段と強化することとした。

#### 2.1.2 公衆衛生強化のための生産ライン転用の例

- 中国では、自動車産業がCOVID-19の感染拡大防止に貢献している。中国の自動車メーカーBYDは深圳の自社工場内にマスクや消毒液を製造するラインを設置し、1日当たり消毒液30万本、マスク500万枚の生産を行っている。マスクの生産量では世界一である<sup>14</sup>。
- 米国では、GMとフォードがCOVID-19対策のための人工呼吸器、マスク、防護具などの医療器具の生産を行っている。これらの工場で働くUAW加入の労働者は自発的に通常の半分の賃金で生産に従事している<sup>15</sup>。
- 欧州でも、フォルクスワーゲン、フィアット・クライスラー、シュコダ・オート、その他の多くの自動車メーカーが自動車の生産ラインを転用し、医療従事者や一般市民用にマスクやフェイスシールドの生産を行っている。
- インドでは、マヒンドラ・グループが人工呼吸器その他の医療器具の生産を支援することを発表した。また、メルセデスはマハラシュトラ州プネー市近郊に、1,500床のベッドを備えたCOVID-19患者用の臨時医療施設を設置すると発表した。同様に、シュコダ・オート・フォルクスワーゲン・インドはプネー市のサスーン総合病院内にCOVID-19専用施設を設置するために資金援助することを表明した<sup>16</sup>。

### 2.2 企業、雇用および所得の支援

COVID-19の世界的大流行が自動車産業およびその労働者に与える経済的影響は深刻である。部品メーカーや自動車メーカーの中には、収入が激減したため短中期的に資金繰りが苦しくなる場所が少なからず出てくるだろう。どの程度の資金調達が可能かは業界内でもばらつきがあるが、一部の企業は数か月以内に手元資金が底をつく可能性がある。

世界の主要な自動車生産国のほとんどすべてで、政府と中央銀行は企業および労働者を支援するために財政・金融刺激策を打ち出した。具体的には、社会的保護政策などの積極的財政政策、特定層に対する給付、失業給付などの自動安定装置に加え、公共投資、低所得者および中小企業向け税免除などが含まれる。

13 IndustriALL Global Union (2020). "COVID-19: Urgent Economic Stimulus and Workplace Measures Required", Council of Global Unions, 12 March.

14 Attwood, J. (2020). "Coronavirus and the car world: Industry rallies to aid health workers", Autocar, 6 April.

15 UAW (2020). "COVID-19 UPDATE", 31 March.

16 Challawala, N. (2020). "More automakers extend support as Covid-19 cases rise in India", The Economic Times, 1 April.

各国政府、使用者、労働組合が実施している施策の例は以下の通りである。

- 3月13日に、インドネシア政府は自動車産業を含む主要産業に対し、法人税の30%軽減という優遇措置を打ち出した<sup>17</sup>。
- 北米ホンダは、3月23日から31日までの工場休止期間中も約27,600人の労働者に賃金を全額支払った<sup>18</sup>。
- UAWはGM、フォード、およびフィアット・クライスラーと、COVID-19に感染し隔離され経過観察中の労働者に賃金補償を行う旨の労働協約を締結した<sup>19</sup>。
- 欧州の自動車産業労働者は概して、労働協約で保護されている。しかし、人が集まる人数が制限されたため、組合員が結社の自由に関する権利を行使することや、COVID-19感染リスクから自分の身を守ることが難しくなっている<sup>20</sup>。

## 2.3 経済と雇用の活性化

各国政府は、COVID-19の世界的大流行が生活や経済に与える影響を抑えるために経済対策を実施している。国際通貨基金（IMF）は、現在までに世界193か国で実施されている経済対策をリストアップした<sup>21</sup>。

G20参加国が2020年3月26日に発表した首脳声明では、共同で対応を取る強い意志を表明した。具体的には、人命保護、人々の雇用と収入の保護、市場の信頼回復、金融の安定維持、成長復活とより強い回復、貿易やグローバル・サプライチェーンに対する混乱の最小化、援助を必要とする国々への支援、そして公衆衛生上および財政上の施策の協調を図ることが合意された<sup>22</sup>。

ILOは、社会的保護を全労働者に提供することを各国政府に求め、感染終息後に、経済、労働市場、および産業がより強く、強靱で持続可能となるよう、雇用維持、短期労働、有給休暇、その他の補助金を推進する施策に関する提言を行った。

これらのマクロ経済政策および措置が自動車産業にプラスとなるかどうかは今のところはっきりしない。特に、サプライチェーンの中小企業が金融支援を利用できるのか、利用できるのならどうすれば利用できるのか、また主要な自動車生産国が支援策から恩恵を得られるかどうかは定かでない。

## 2.4 解決に向けた社会対話の活用

これらの政策を実効的なものとするためには、社会対話を通して政策に対する信頼と信用を築くことが重要である。解決策を見出すためには社会対話が極めて有効であることは、国際使用者連盟（IOE）と国際労働組合総連合（ITUC）が2020年3月23日に発表したCOVID-19に関する共同声明でも言及されている<sup>23</sup>。

世界の多くの国々で、自動車産業は、全国レベル、セクターレベル、企業レベルでの政労使間の効果的な対話の恩恵を受けている。ILOの構成員（政労使）組織が解決策を見出すために社会対話を活用している例は以下の通りである。

- 日本政府は、日本自動車工業会（JAMA）と連携し「新型コロナウイルス対策検討自動車協議会」を立ち上げ、感染拡大が自動車産業のサプライチェーンに及ぼす影響を注視し、自動車メーカーと部品メーカーの間で情報共有を図ることとした。
- 3月20日に、ドイツのノルトライン・ヴェストファーレン州のIGメタル（ドイツの金属労組）と金属連盟（Gesamtmetall）（金属産業の使用者団体）は、緊急労働協約を結び、短縮労働（ワークシェアリング）の仕組みを策定した。これにより労働者には純額で通常の賃金の約8割に相当する給与が支払われる。保育所や学校が休業となった場合には、12歳以下の子供がいる親は育児のために8日間仕事を休むことができる。これは現行の労働協約にある追加手当の支給規定に代わるものである。この緊急労働協約は2020年末まで有効である<sup>24</sup>。

17 Falak Medina, A. (2020). "Indonesia issues second stimulus package to dampen COVID-19 impact", ASEAN Briefing, 18 March.

18 Bruce, C. (2020). "Honda shuts down U.S. auto production, workers get full pay", auto1.com, 18 March.

19 Wayland, M. (2020). "UAW negotiating paid leave for Fiat Chrysler workers, others regarding coronavirus", CNBC, 13 March.

20 Gaisenkersting, D. (2020). "Coronavirus crisis in Germany: Workers must demand factories and large enterprises be closed", World Socialist Web Site, 17 March.

21 IMF, Policy Tracker.

22 G20, Extraordinary G20 Leaders' Summit Statement on COVID-19 in Saudi Arabia, 26 March 2020.

23 Joint Statement on Covid-19 by International Organisation of Employers and International Trade Union Confederation.

24 IG Metall (2020). "Sicherheiten für die Beschäftigten unter Metall- und Elektroindustrie", 27 March.

## ▶ 3. ILOのツールと対応

ILOはCOVID-19の世界的大流行の影響に対処するために次の4つの柱からなるアプローチを提案した。(1) 職場における労働者の保護、(2) 企業、雇用および所得の支援、(3) 経済と労働需要の活性化、である<sup>25</sup>。これを支えるのは、政労使間の信頼関係を築き、必要な政策対応と職場レベルの施策に引き続き注力するための社会対話である<sup>26</sup>。

危機の際には、国際労働基準に基づいて対応することが特に重要である<sup>27</sup>。国際労働基準は、政府、企業、労働組合が採用すべき政策に関して、労働安全衛生、偏見と差別の撲滅、労働時間、操業を一時停止した工場で働く労働者の賃金補償、雇用の終了、失業給付、自動車産業における責任あるビジネス慣行に関する指針を示している。

COVID-19への対応に関して、ILOは以下のようなツールと対策を公表している。

- [職場での労働安全衛生のヒント](#) (Occupational Safety and Health Tips for Workplaces)
- [世界的なCOVID-19危機への社会的保護による対応](#) (Social Protection Responses to the COVID-19 crisis around the world)
- [COVID-19: 労働者団体の役割](#) (COVID-19: what role for workers' organizations?)
- [COVID-19 使用者団体と企業会員団体](#) (COVID-19 Employers and business membership organizations)
- [COVID-19に対する6段階の事業継続計画](#) (The six-step COVID-19 business continuity plan)
- [企業調査ツール: COVID-19感染拡大の影響を受けた企業のニーズを評価](#) (Enterprise survey tool: Assessing the needs of enterprises resulting from COVID-19)

- [COVID-19感染拡大の中における職場管理に関する使用者向けガイド](#) (An employer's guide on managing your workplace during COVID-19)
- [COVID-19と仕事の世界: 推計と分析 \(更新版\)](#) (COVID-19 and the world of work: Updated estimates and analysis)

25 ILO (2020). "COVID-19 and the world of work: Impact and policy responses", ILO Monitor 1st Edition, Geneva, 18 March.

26 ILO (2020). "What are the key policies that will mitigate the impacts of COVID-19 on the world of work?" COVID-19 Responses, Geneva, 19 March update.

27 ILO (2020). ILO standards and COVID-19: FAQ: Key provisions of international labour standards relevant to the evolving COVID-19 outbreak, Version 1.2, Geneva, 23 March.