

新型コロナウイルスが自動車産業に与えた影響と米欧日の主要メーカーがとった対策

依田光広（法政大学、有限会社ヨダグループ）

今回の新型コロナは地震など設備というモノへの災害ではなく、感染症というヒトへの災害であり近年経験したことのない出来事である。そこで、中核的産業である自動車に焦点をあて、新型コロナがどのような影響を与えたかを分析し、その上で欧米日の組立メーカー 3 社がとった対応策を整理、将来にむけての示唆を得たい。

世界合計の販売台数をみると、2020 年 1～12月累計で 7,651 万台にとどまり、前年から約 1,200 万台もの落ち込みとなっている。主要国・地域別では、西欧と東南アジアが前年を 24%、29%も下回った一方、感染症を早期に抑え込んだ韓国と中国は被害が少ない。メーカー別では、ルノー・日産が前年に対し 20%前後の減少と大きく落ち込んだ。これに対し BMW、現代・起亜、ダイムラーなどは 15%以内の減少にとどめている。

工場閉鎖や稼働停止により生産台数は販売台数以上に変動をみせることとなった。特に 4 月は西欧、北米などがほぼ生産できなかった。日本や韓国も 5 月には半減前後となったが、中国は販売台数と同様に大きく回復している。

欧米ではロックダウンが広範になされたため、GM や VW では 3月中旬から約 1～2 カ月、ほぼ全工場での工場閉鎖が実施された。トヨタでは車種別の需給や感染者状況などを考慮しながら、4～7月にかけて工場毎・ライン毎に部分的な稼働停止がなされた。

損益面では、以前より不振にあったフォード、日産は営業利益率の悪化が著しく、2020 年年間で赤字転落した。一方でブランド力やコスト削減などを背景としたトヨタ、BMW、GMは営業利益率で 5%以上のプラスを維持している。

主要メーカーがとった対応策として、米GMは労組 UAW の強い要請により現場対策と同時に、医療機器企業の支援や寄付金も積極的に行った。独VWは従業員評議会と感染回避策「100 ポイント計画」を合意、ドイツ企業らしい細部にわたる厳格な現場対策を実施。トヨタでは現場対策をしつつ、サプライチェーン情報システム「レスキュー」が活用された。日本企業ならではの活動として改善活動やサプライヤーへの支援などもなされた。

今後も予想されるパンデミックへの示唆として、まずは平時における企業競争力強化の重要性があらためて確認されたのではないか。また各メーカーの対応策を情報公開し共有することで、今後より安心な BCP が整備できると思われる。さらに ESG の S への貢献から、医療機関の支援や寄付活動などの備えしておくことも必要であろう。