

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

有限会社 ヨダグループ 依田光広

- ・ 今回の新型コロナウイルスは地震や水害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の産業界が経験したことの無い出来事である。そこで現時点において、新型コロナウイルスが世界の自動車産業・メーカーにどのような影響を与えたかを分析してみた。
- ・ 世界合計の販売台数をみると、2020年1~8月累計で4,558万台にとどまり、前年同期から約1,300万台という大幅な落ち込みとなっている(マークラインズの台数データより集計)。主要国・地域別では西欧と東南アジアが前年同期を30%超も下回った一方、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・日産が前年同期に対し29%減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20%前後の減少幅にとどめている。
- ・ 各社の工場閉鎖や稼働停止により生産台数は販売台数以上に大幅な変動をみせることとなった。特に、4月は西欧、北米、東南アジアが工場閉鎖の真っ只中であつたためほとんど生産をすることができなかった。日本や韓国も5月には生産台数が半減前後となったが、中国については販売台数とほぼ同様に大きく回復している。
- ・ 欧米では感染者数の増加が激しくロックダウンが広範かつ長期になされたため、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の発生状況などを考慮しながら、4月から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。
- ・ 各社の損益への影響については、以前より業績不振の傾向にあつたフォード、日産は営業利益率の悪化が著しく、2020年1~6月累計で10%近くマイナスとなった。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とBMW、自国市場の被害が少なかった現代・起亜は低水準ながら営業利益率でプラスを維持している。
- ・ 日米欧の量販メーカーVW、GM、トヨタを事例に取り上げ、現場での新型コロナウイルス対策を生産、調達、資金、働き方、支援活動の面から整理した。VWは労組IGメタルとの間で「100ポイント計画(100-Point Plan)」を策定し、生産、調達、働き方などの分野でドイツらしい細部にわたる厳格な現場対策を行った。GMも労組UAWと厳しい協議を重ね、労組が要求する安全第一を最優先に現場対策を行い長期にわたり北米の工場を閉鎖すると同時に、米国企業らしく寄付活動なども積極的に実施した。トヨタはサプライチェーン情報システム「レスキュー」を使った調達分野の対応など一通りの現場対策をしつつ、生産ラインの稼働停止で空いた時間を活用し改善活動や取引先企業への生産性向上のノウハウの支援も行った。