

一般調査報告書

フランスの自動車関連産業で見込まれる雇用減について

フランスにおける2009年の新規登録自動車台数は226万台に上り、1990年以来の高水準を達成しました。これは、2008年末に導入されたスクラップインセンティブ制度の効果によるものであり、今般の不景気のなかにあって久しぶりに明るいニュースでした。

しかしながら、自動車産業の経営状況は非常に悪いままであり、この2009年において、PSAプジョー・シトロエンは11億ユーロ、ルノーは31億ユーロの損失を記録しています。

この経営状況の悪さを反映し、フランスにおける自動車関連産業における雇用も大きく失われています。2009年中、PSAとルノーの2つの自動車製造企業において約1万の雇用ポストが削減され、自動車部品製造業・下請け企業を合わせて約3万5000、さらに自動車販売業者や修理業者などにおいて9000の雇用ポストが失われたものと推測されており、この総計は5万4千人に相当します。

この雇用減はまだ終息の気配を見せておらず、2009年9月にエストロジ産業担当相が設置した「自動車関連産業支援のための委員会」が同年11月に発表したレポートによれば、さらに2010年中に4万から5万人に相当する雇用削減が行われる可能性があるとのことです。

今回のレポートでは、フランスの自動車関連産業における雇用減の問題を取り上げ、その背景、フランス政府による対応などを紹介します。

1 2009年中の雇用減の実態と今後の見込みについて

「自動車関連産業支援のための委員会」はエストロジ産業担当相の諮問により設置された委員会であり、自動車製造企業、自動車部品製造企業(ティア1相当)、下請企業(ティア2以下相当)、労働者組合、研究機関などの代表者で構成されており、特に窮地に立たされているフランス国内の自動車関連の下請企業の短期的な救済措置の提案と、フランス自動車産業の速やかかつスムーズな再構築を支援するための施策の提案を目的とするものです。

下表はこの委員会が作成したもので、フランス国内の自動車関連雇用について2008/2009年で比較したものです。

雇用先	自動車製造企業		部品製造企業 ・下請業者	自動車販売・ 修理業者
	PSA	ルノー		
2008年雇用者数	85,500	60,000	300,000	339,000
2009年雇用者数	80,700	55,000	265,000	330,000
減少数	△4,800	△5,000	△35,000	△9,000

上表から2009年中に自動車製造業全体で相当な雇用減があったことが判ります。

しかも、雇用削減はまだ終わっていないものと推測されています。「自動車関連産業支援のための委員会」は、現時点において、部品製造企業で1万4000人、下請企業で2万5000人の雇用過剰があるものと推定しています。さらに、国内自動車生産台数が伸び悩むこと、生産性の向上に向けた努力が進められつつあることも勘案すると、2010年中の雇用過剰は4万～5万に達するものと予測しています。

この雇用過剰は、むしろ資金力がないために従業員の削減が遅れていた小規模な下請企業において顕著であると言われてしています。そのため、今後、もはや耐えきれない形で解雇等が今後実行されることもあり得るため、2010・2011年においては、2009年よりも大きな規模で雇用削減が行われる恐れがあるのです。

2 なぜ車が売れたのに自動車産業の経営状況は好転せず、雇用も減少し続けるのか？

自動車の販売台数の落ち込みが明らかになった2008年後半以降、スクラップインセンティブの導入、自動車メーカー系金融機関への融資など、フランス政府は自動車の販売台数維持を目的とした一連の政策を矢継ぎ早に実施しました。この結果、冒頭でも紹介したように、2009年中の自動車販売台数は減少どころか、20年振りという好結果になりました。

しかしながら自動車産業の経営状況が好転しない理由として、まず、この販売増の大部分を占めるのが利益率の低い小型車であったことが挙げられます。景気の落ち込みのなかではある意味当然のこととして利益率の高い大型車・高級車の販売が振るわない一方で、スクラップインセンティブにより厚い手当が得られることで、その大型車・高級車需要が小型車に流れた可能性も指摘されています。

さらに、これら小型車の多くが、フランス国外で生産されていることも大きな理由の一つになっています。フランスの自動車産業においては、近年、国内生産比率の低下が徐々にしても進んでいたところでしたが、特に2005年以降、小型車がモデルチェンジごとに国外への生産移管が行われたために、2009年の国内生産比率は約30%まで落ち込み、2000年に比べて1/2になっています。実際の台数で言えば、フランスで生産されるのはわずか150万台にすぎず、新聞報道などによれば、フランス国内の自動車製造工場の稼働率は65%程度しかないとのことでした。

さらに、スクラップインセンティブには、将来の需要を先食いするという「欠点」があります。スクラップインセンティブの効果に支えられた2009年の順調な売り上げは、2010年以降の潜在需要を先に満たしてしまったものである、ということです。実際には、スクラップインセンティブは、その報奨額を下げはしたものの、制度自体は続行されることが決まっています。それでも、すでに2010年分の需要の一部は既に満たされてしまっており、自動車メーカー各社は2010年の売上台数について前年度比約10%減は避けられないものと予測しています。もちろん、スクラップインセンティブには自動車販売台数を支える大きな効果があったので、今はその「副作用」に苦しんでいる状態であると言えるかもしれません。

ところで、国内での生産比率の減少は、完成車メーカーにおける雇用よりも、その完成車メーカーに部品を供給する企業とさらにその下請企業における雇用に対してより

大きな影響をもたらします。生産地が国外に流出することで部品の供給先が消失してしまうため、また、付加価値の低い部品についてはフランス国外からの調達が進むため、下請企業には雇用が維持し難くなるのです。

もともと「自動車関連産業支援のための委員会」は自動車産業における下請企業の支援を目的に設置されたものですが、今回のこの雇用減少についての予測は、下請産業が受ける影響の大きさを雇用数で示したものとと言えます。

3 中小企業支援に向けたフランス政府の対応について

「自動車関連産業支援のための委員会」による検討結果の報告を受けて、産業担当相は部品製造企業及びその下請企業に向けて以下の支援措置を発表しました。

(1) 部品製造企業(ティア1)及び政府機関の出資による下請企業向け基金の設置

ボッシュ社、ヴァレオ社、ハッチンソン社などの有力な自動車部品製造企業と政府機関が共同で5千万ユーロの基金を設置し、下請企業による新規投資を支援するもの。

(2) 中小企業による自己資本強化のための基金利用の円滑化

中小企業による自己資本強化を支援するために政府機関である起業支援・イノベーション振興機構(OSEO)に設置されている20億ユーロの基金をより使いやすいものにする措置。

(3) 経営戦略の構築、経済環境の変化への対応を促す支援

中小企業による経営戦略の構築と経営方針の決定を支援するため、経営診断を行うことについての国による融資制度の設置。

(4) 中小企業向け経営アドバイザーの配置

中小企業による資金の調達手段についてアドバイスを提供し、また、経済情勢の変化に対応するための支援をワンストップで提供するための経営アドバイザーを配置する。

(5) 自動車産業における雇用情勢の監視

自動車産業における雇用情勢を監視し、検討を続けるため「自動車産業交流協議会」にワーキンググループを設置する。

(6) 学術専門家の設置

自動車産業の進展への対応策を明確に示すため、「自動車産業交流協議会」内に自動車関連産業の諸分野における生産能力の過剰性を予測し対処する学術専門家を配置する。

4 おわりに

フランスにおける自動車産業は、全雇用の約10%を占める大きな産業の柱であると言われてきました。しかし、近年の国内生産台数の減少はそのまま自動車産業における雇用数の減少につながっており、フランス政府も大きな危機感をもっているところです。

今回の「自動車関連産業支援のための委員会」による検討結果の発表とそれを受けた産業担当相による施策は、フランス自動車産業界のなかでも特にすそ野にある中小企業群の支援を目的としたものです。

フランス政府は中小企業ばかりでなく、PSAやルノーという自動車製造企業にも積

極的な支援を展開しています。その最も新しいところでは、2月18日にルノーが新設する電気自動車の製造ラインに対する1億ユーロの低利融資があり、この低利融資が行われた際にも産業担当相は「既存の雇用の維持に寄与するものである」とコメントし、さらに「部品供給業者はフランスの企業が選ばれることが自然であると思われる」とも言っています。それ以前も、ルノーやPSAに対する低利融資を行った際にも、この両メーカーに国内工場と雇用の維持を約束させていました。

世界中の自動車産業が激動期にあるなか、フランスの自動車産業も大きな変化の曲がり角にあると言えます。国内生産台数、雇用数、環境対策、次世代パワートレインの開発、政府による支援策のどれをとっても変化・革新が急激であり、いましばらく目が離せないようです。