

Title	新型コロナウイルス(COVID-19)によるブラジル自動車産業への影響分析
Author(s)	馬場, 敏幸
Citation	年次学術大会講演要旨集, 38: 225-228
Issue Date	2023-10-28
Type	Conference Paper
Text version	publisher
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10119/19137">http://hdl.handle.net/10119/19137</a>
Rights	本著作物は研究・イノベーション学会の許可のもとに掲載するものです。This material is posted here with permission of the Japan Society for Research Policy and Innovation Management.
Description	一般講演要旨

# 1 C 2 1

## 新型コロナウイルス（COVID-19）によるブラジル自動車産業への影響分析

○馬場敏幸（法政大学）

### 1. はじめに

ブラジルの自動車産業は 2000 年代に大きく規模を拡大した。1999 年の自動車生産台数は 135 万台だったが、その後ピーク時の 2013 年にはブラジルの自動車生産は 374 万台にまで拡大した。その後ブラジルは景気不況により自動車産業は減速したが、2019 年には回復基調にありブラジルの自動車生産は世界第 8 位の 294 万台にまで回復した。ブラジルの自動車産業に明るい展望が見え始めたちょうどその時、ブラジルに新型コロナが到来した。ブラジルの新型コロナ初年の 2020 年、ブラジルの自動車生産は 201 万台（前年比 32%減）にまで大きく減産してしまった。自動車生産 201 万台は、ブラジルの 2003～2004 年頃の水準である。新型コロナ禍によりブラジルの自動車産業は 16 年も時計が逆戻りしてしまったのである。ブラジルで一体何が起きたのだろうか。新型コロナによるブラジル自動車産業への影響について分析してみたい。

### 2. 先行研究とデータ

ブラジルの新型コロナに関する研究は、政府の対応、労働市場への影響、産業への影響などが散見される。政府の対応については、ボルソナロ大統領の対応と政府の新型コロナ対策が対立的で新型コロナがブラジルに蔓延してしまったことが指摘されている[1],[2],[3],[4]。また新型コロナがブラジルで多くの労働機会を奪い、労働市場で大きな影響が出たことも指摘されている[5]。新型コロナの自動車産業への影響については、美代(2020)は新型コロナ初期の 2020 年前半について、新型コロナの自動車産業への影響を報告した[6]。Baba(2022)は新型コロナによる世界各国の自動車産業への影響をリーマン・ショック時と比較しつつ分析した[7],[8]。また馬場(2022)は新型コロナの 2020 年のブラジル自動車産業への影響について報告した。本研究ではこれらの先行研究を踏まえつつ、その後の状況を加味しつつ分析を加えたい。

データは、自動車生産についてはブラジル全国自動車工業会[9]および OICA[10]を用いた。ブラジルの新型コロナの状況についてはブラジル政府ウェブページ[11]の公表データを用いた。また新型コロナの自動車産業への個別のケースについては、日経テレコン 21[12]、ロイター[13]、JETRO[14]、ブラジル日本商工会議所[15]、在ブラジル日本大使館[16]および各自動車メーカーウェブページの公表データを参照した。

### 3. 新型コロナに迅速な対応を行った政府、真っ向から対立したボルソナロ大統領

ブラジルの新型コロナ感染症に対する非常事態宣言決定が発表されたのは 2020 年 2 月 3 日だった。これは世界的に見ても迅速な対応だった。非常事態宣言決定時のブラジルではまた新型コロナ感染者は報告されていなかったが、ブラジルのマンデッタ保健相は公衆衛生上の緊急事態として非常事態宣言を決定した<sup>1</sup>。ブラジルの初めての新型コロナ感染者報告は 2020 年 2 月 26 日だった。この感染者はイタリア滞在中に感染したとみられた。マンデッタ保健相は初感染者報告を行い、ブラジル国民に予防徹底を強く訴えかけた<sup>2</sup>。

マンデッタ保健相は新型コロナ感染症蔓延防止に積極的に政府が関与すべきであり、個人の感染防止対策を徹底させたいと、個人および企業の行動制限強化も行うべきと考えた<sup>3</sup>。一方、ボルソナロ大統領はこの方針に真っ向から反対した。ボルソナロ大統領は新型コロナ感染症を、軽いインフルエンザか風邪と同じととらえ、非常事態決定後もマスクなしで支持者と接触した。またマンデッタ保健相の企業への行動制限などの新型コロナ対策についても、経済に悪影響を与えるとして難色をしめした。4 月 16 日、新型コロナ対策をすすめようとするマエンデッタ保健相を、ボルソナロ大統領は解任してしまった。

<sup>1</sup> 2020/02/04 日本経済新聞

<sup>2</sup> 2020/02/27 日本経済新聞

<sup>3</sup> 2020/04/29 日本経済新聞

7月5日、ボルソナロ大統領の新型コロナ感染が判明したが、その後も新型コロナ感染症軽視の姿勢は変わらなかった。7月7日の記者会見で「検査を受けていなければ分からなかったが陽性だった」と語り、マスクを外して笑顔を見せた。新型コロナ感染後もボルソナロ大統領は公共の場でマスクを着用せず、ワクチン接種にも批判的で、新型コロナ軽視の姿勢は変えなかった<sup>4</sup>。

保健相交代後も行政は新型コロナに対し、積極的に対策を取ろうとした。地方自治体の多くは外出自粛や経済活動の一時停止を呼びかけ、ロックダウンも実施された。新型コロナによる経済損失の補償として、政府は個人・企業・産業に補助金を支出した。一方、大統領の新型コロナ軽視は変わらず、保健相を相次いで更迭した。また大統領は「ブラジルは止まってはいけない」キャンペーンを実施し、外出自粛を行わず、通常活動をするよう積極的に呼びかけた。こうしたブラジル行政と大統領の対立はブラジルに大きな混乱をもたらした。また人と人との距離が近くおおらかな国民性などもあり、ブラジルで新型コロナ感染症はあつという間に広がった<sup>5</sup>。2020年5月にはブラジルの感染者数は世界4位にまで拡大した<sup>6</sup>。2020年9月にはブラジルの新型コロナ感染者・死者はともに世界2位にまでなってしまった<sup>7</sup>。ブラジルは世界的にも新型コロナ感染症の一大流行地になってしまった。

ボルソナロ大統領の新型コロナ軽視はブラジルが大流行地になっても変わることはなかった[2]。行政の定めた外出規制を緩和させようとし、WHOが有効性が確認されていないとして治験を停止した「ヒドロキシクロロキン（抗マalaria薬）」を有効薬として新型コロナ患者に投与できるように模索した。また大統領令や拒否権を用いてワクチン接種を妨害しようとしたり、外出規制を緩和させようとしたりし続けた。ブラジル政府は新型コロナ患者数や死亡数の公表をとりやめるようになった。

こうしたボルソナロ大統領の姿勢がブラジルの新型コロナ禍を拡大させ、また大統領が政府の新型コロナワクチン汚職を放置したとして、ブラジル議会に上院調査委員会が設置された。ある議員は「この政権がジェノサイドをしているだけでなく腐敗していることも明白だ」としてボルソナロ大統領を厳しく批判した<sup>8</sup>。ブラジル各地でボルソナロ大統領に対する数千人規模の抗議デモも頻発するようになった<sup>9</sup>。

このようなブラジルの新型コロナに対する迷走が続く中、2022年10月30日にブラジル大統領選決選投票が行われた。これまでブラジルでは現職大統領が再選した場合、すべて現職大統領が勝利してきた。ところが、今回の選挙では僅差ながら対立候補のルラ元大統領が勝利し、ボルソナロ大統領は現職が選挙に負けて退陣する初めての大統領になった<sup>10</sup>。2023年1月から、ブラジルはルラ政権のかじ取りにより新型コロナで悪化した経済の立て直しを行うことになった。

#### 4. 新型コロナにより大打撃を受けたブラジル自動車産業

新型コロナ初期、世界がそうであったようにブラジルの自動車工場も次々と稼働停止を行った。日系メーカーでは、ホンダ、トヨタ、日産などが2020年3月、ブラジルの自動車工場の稼働を停止した<sup>11</sup>。VW、GM、フィアット・クライスラー、フォード、BMW、ベンツ、ルノーなど欧米系自動車メーカーも次々と自動車工場の稼働を停止した<sup>12</sup>。新型コロナで国民の活動が制限される中、消費者は自動車の購入を検討しなくなった。自動車メーカー関連12銀行を代表する全国自動車メーカー系金融会社協会（Anef）のノーマン会長は、「消費者は自動車販売店を訪問しなくなった。そしてそれだけでなく、インターネットでの検討すらなくなってしまった。」と語った<sup>13</sup>。このような自動車工場の操業停止、国民の外出制限、消費者の購買意欲減退など、新型コロナはブラジル自動車産業に大きな逆風となった。その結果、2020年4月の自動車生産は前年比99%減、生産台数1847台にまで激減した（図1）。ブラジルの自動車生産統計開始以来で最低の生産水準となってしまったのである。自動車生産台数1847台というと、平常状態のブラジルフィアットの工場の一日の生産規模にあたる<sup>14</sup>。

新型コロナは労働者にも大きな影響を与えた。2020年3月時点でブラジル自動車業界では10万7千人が雇用されていた。それが4月末時点で75%の労働者が一時休暇や、時短・給与削減などの影響を受

<sup>4</sup> ロイター2020年7月8日 <https://jp.reuters.com/article/health-coronavirus-brazil-bolsonaro-idJPKBN248291>

<sup>5</sup> <https://www.sridonline.org/j/doc/j202108s03a07.pdf>

<sup>6</sup> BBC 2020/5/18 <https://www.bbc.com/japanese/52702967>

<sup>7</sup> 2020/09/07 日本経済新聞

<sup>8</sup> 2021/07/02 日経速報

<sup>9</sup> 2021/07/05 日経速報

<sup>10</sup> 2022/10/31 日本経済新聞

<sup>11</sup> 2020/03/25 日経産業新聞

<sup>12</sup> ブラジル日本商工会議所 <http://jp.ccijb.com.br/news/noticias/noticias-automotivo/?materia=20581>

<sup>13</sup> ブラジル日本商工会議所 <http://jp.ccijb.com.br/news/noticias/noticias-automotivo/?materia=20701>

<sup>14</sup> ブラジル日本商工会議所 <http://jp.ccijb.com.br/news/noticias/noticias-automotivo/?materia=20813>

けた<sup>15</sup>。減収になった労働者に対してブラジル政府は補助金を出した。その後、各社とも5月～6月にかけて、徐々に生産を再開しはじめた。

2020年後半もブラジルでは新型コロナ禍による自動車販売低迷は続いた。自動車メーカー各社はリストラを余儀なくされていった<sup>16</sup>。GMは8月からサンパウロ州の工場自主退職プログラムを開始した。従業員削減のため、一時退職金のほか、自社製造モデルの「オニキス」を提供してまで従業員削減に努めた。VWのブラジル法人労働組合は8月、同社の従業員を最大35%削減する計画を提案した。

図1に2019年1月から2023年8月までのブラジルの月次自動車生産台数を示した。2020年のブラジルはボルソナロ大統領の対新型コロナ制限緩和もあり、自動車工場の操業停止は比較的早く解除された。しかし新型コロナ禍により消費市場は著しく縮小した。図1にみられる通り、2020年4月を底としてブラジルの自動車生産は徐々に回復した。2020年暮れになると、2019年同月比、11月105%、12月123%と回復の兆しを見せた。しかし春から秋にかけての大きな生産縮小が響き、2020年全体でみると、2019年比68.4%に大きく減産してしまった。



## 5. フォード撤退の衝撃

2021年1月、ブラジルの自動車産業は歴史的な事態に直面した。フォード・ブラジルが撤退を決定したのである。フォードはブラジル自動車産業にとって象徴的な存在である。フォードがブラジルに進出し、T型フォードやトラックの生産をはじめたのは1919年のことである。それまで本格的な自動車生産はブラジルでは行われてこなかった。ブラジルの本格的自動車生産はフォード進出からはじまったのである。フォードはブラジル自動車産業にとって始祖ともいえる特別な存在だった。

フォードCEOのファーリー氏は、「当社はブラジルで1世紀以上、事業を行ってきた。今回、健全で持続可能な事業創造のため、苦渋の決断だが、必要なこととしてブラジルから撤退する」と述べた。南米フォード社長のワッターズ氏は「我々南米チームは真摯にブラジルで事業を行い、成果を上げてきた。しかし近年の悪化するビジネス環境に加え、パンデミックが襲い、持続可能で収益を生む未来のために多大な追加費用が必要になると明らかになってしまった」と述べた<sup>17</sup>。フォードはブラジル進出後、長くブラ

<sup>15</sup> 20/04/29 日本経済新聞

<sup>16</sup> 20/10/01 日本経済新聞

<sup>17</sup> フォード <https://media.ford.com/content/fordmedia/fna/us/en/news/2021/01/11/ford-advances-south-america-restructuring.html>



ジルの自動車市場で高い販売シェアを維持してきた。しかし近年、ブラジルの自動車販売におけるフォードのシェアは低下傾向にあった。そうしたなか、新型コロナで自動車市場が一気に冷え込んでしまった。その結果フォード経営層はブラジルからの撤退判断というトリガーを引いてしまった。ブラジルを襲った新型コロナは同国の自動車産業を象徴するフォード撤退にまで発展してしまった。

## 6. 半導体不足で生産調整を強いられた 2021 年

2021 年は世界的に半導体不足が表面化し、世界の自動車生産に大きな影響を与えた。ブラジルでも VW、GM など半導体供給不足で工場稼働を停止する自動車メーカーが相次いだ[15]。自動車メーカー各社は工場停止、生産ライン縮小、高付加価値高級車生産優先戦略、従業員の自宅待機など対応に追われた。ブラジル政府は、かねてよりブラジル国内の半導体産業育成支援を行っていたが、2021 年 1 月を期限としていた国内半導体産業技術発展支援プログラム(PADIS)の 2026 年 12 月 31 日への延長を決定した<sup>18</sup>。図 1 にみられる通り、2021 年の自動車生産は全体的に低調で、自動車メーカー各社の生産調整が顕著だった初夏から秋にかけて月産 17 万台前後で推移した。新型コロナ前の 2019 年 10 月の月産自動車生産は 29 万台、新型コロナで混乱した 2020 年でも 10 月の自動車生産は 24 万台ほどに回復していた。ブラジル自動車産業も世界的な半導体不足の影響を大きく受けてしまった。2021 年全体ではブラジルの自動車生産は 225 万台となった。2020 年比 112%と回復がみられたものの、2019 年比では 76%に終わった。

## 7. おわりに

ブラジルは新型コロナに対して政府・行政が一致団結した対応をとれず、世界有数の新型コロナ蔓延国になってしまった。自動車産業への影響も大きく、2020 年には生産・販売両面で大きな負の影響が出てしまった。2021 年は新型コロナによる混乱はひとまずいったん落ち着きを見せたが、世界的な半導体不足の影響を受けた。2021 年のブラジル自動車生産は前年よりは回復したが新型コロナ前と比較すると、完全には復調できなかった。2022 年も半導体不足は継続した。自動車生産は前年比 105%とやや回復を見せたが、それでも新型コロナ前の 80%の水準にとどまった。2023 年 1 月から政権を担うルラ大統領は自動車産業のテコ入れ、振興に意欲を見せている。EV 優遇など脱炭素化をすすめてつつ、「大衆車プログラム(カッホ・ポプラール)」で消費拡大を図っている。フォードは撤退を決定したが中国 BYD がブラジルに大型投資を行うことを発表している。ブラジル自動車産業の回復と変容を今後とも注目していきたい。(研究費謝辞：JSPS 科研費 26301024、18K01768)

## 参考文献

- [1] 舛方周一郎「ブラジル・ボルソナーロ政権はなぜパンデミックを防げなかったのか？予見されていたコロナ禍の危機と米中対立下での外交戦略」、川島・池内編 東京大学出版会, 0 91-102, (2021)
- [2] 岡田 玄「岐路に立つブラジルの民主主義：ボルソナーロ政権下のコロナ禍と政治的危機」成蹊大学アジア太平洋研究センター アジア太平洋研究 = Review of Asian and Pacific Studies 47, 29-35 (2022)
- [3] 近田 亮平「転換期となった『躍動するブラジル』から 10 年—変化と方向性を中心に」日本貿易振興機構アジア経済研究所 ラテンアメリカ・レポート 40(1), 1-13 (2023)
- [4] 馬場敏幸「新型コロナの衝撃 3：同国自動車産業の祖、フォード撤退にまでおよんだブラジル」型技術 37(1), 108-109 (2022)
- [5] 小池洋一「ブラジルの新型コロナウイルス禍と労働市場」立教大学ラテン・アメリカ研究所報 49-50 21-40, (2021)
- [6] 美代 賢志「ブラジル 感染者数 212 万人 自動車業界を襲うコロナ」毎日新聞出版 エコノミスト 98(31), 82 (2020)
- [7] Toshiyuki BABA, "The Impacts of the COVID-19 Pandemic on Automobile Production and the Global Value Chain of Automotive Parts", Conference Paper, 30th International Colloquium of Gerpisa(2022)
- [8] 馬場敏幸「新型コロナウイルス (COVID-19) による自動車産業への影響分析：リーマン・ショックとの比較分析」研究・イノベーション学会 年次学術大会 37 要旨集(2022)
- [9] ANFAVEA (ブラジル全国自動車工業会) <https://anfavea.com.br/>
- [10] OICA (国際自動車工業連合) <https://www.oica.net/>
- [11] ブラジル政府ポータルサイト <https://www.gov.br/>
- [12] 日経テレコン 21 <https://t21.nikkei.co.jp/>
- [13] ロイター <https://jp.reuters.com/>
- [14] JETRO <https://www.jetro.go.jp/>
- [15] ブラジル日本商工会議所 <https://camaradojapao.org.br/>
- [16] 在ブラジル日本大使館 <https://www.br.emb-japan.go.jp/>

<sup>18</sup> JETRO <https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2022/353857c2783fc6a5.html>