

デトロイトスリー(ビッグ3)再建の行方

——米国自動車産業における労働・雇用問題と今後の見通し

Focus

在デトロイト日本国総領事館
専門調査員 初沢 幹

はじめに

二〇〇八年二月十九日、ブッシュ大統領は資金繰りの悪化により年内の経営破綻の可能性も取り沙汰されていたゼネラル・モーターズ(GM)とクライスラーに対して、金融安定化法に基づく公的資金枠の七〇〇億ドルを財源に、最大で一七四億ドルのつなぎ融資を実施することを発表した。GMとクライスラー、フォードからなるデトロイトスリー(ビッグ3)への救済策をめぐっては、一月二日にデトロイトスリーが再建計画を連邦議会に提出し、三社合計で三四〇億ドルの金融支援を要請。救済法案は下院を通過したものの、共和党と民主党の勢力が拮抗する上院においては、一部共和党議員の強力な反対もあり調整がつかずに協議は決裂、廃案となっていた。今回のつなぎ融資により、ひとまず年内の経営破綻は回避されたものの、融資と引き換えに様々な条件及び目標が課されておき、米国の政治経済の動向とあわせ、デトロイトスリーの再建は依然として予断を許さない状況にある。

以上の状況を踏まえ、本稿では、労働・雇用問題への影響を中心に、デトロイトスリーの救済策をめぐるとくにデトロイトスリー再建の行方について論じる。

(なお、本原稿は一月五日時点で執筆したものであり、内容は筆者の個人的見解に基づくものであり、所属する組織を代表するものではありません)

1. デトロイトスリー救済をめぐるときの動き

救済策をめぐるときの連邦議会及び政府での議論において焦点となったのは、デトロイトスリーが破綻した場合の雇用経済への影響であった。一月一八、一九の両日、開催された上下院での公聴会で、デトロイトスリーの経営陣は明確な再建計画の提示に失敗。デトロイトからワシントンDCまで費用の高む自家用ジェット機で移動してきたことも痛烈に批判され、予定されていた支援法案の採決は見送られた。その後、議会はデトロイトスリーに対し一二月二日までに「大胆な再建計画」を提出することを求め、その内容の審査をするために一二月四日から五日にかけて二度目の公聴会が開催された。公聴会では、共和党筆頭理事のバカス下院議員(アラバマ)が、デトロイトスリーが破綻すれば米国全体に悪影響が及ぶとして救済に前向きな姿勢を示したものの、全体として慎重な態度を覆すことはできなかった。次の段階として、議会指導部と政府の間ではデトロイトスリーに対して金融支援を行うことで合意したものの、結局、上院での調整がつかず救済法案の成立は頓挫した。

CNNによる世論調査において六十一%の回答者が公的資金による救済に反対していたように、デトロイトスリーに対する米国の一般市民の視線も概して厳しいものであった。その理由としては、市場経済・自由経済の原理原則に基づく政府による介入に対する抵抗感、経営判断を誤った企業に対する公的資金投入の是非、融資をしても本当

に破綻を回避できるのか、再建見通しの不透明性、高額の報酬を受け取り、費用の高む自家用ジェット機で公的資金の嘆願に来る経営者への反感、手厚い保護を受けている労働者及び労働組合への批判等が挙げられる。つなぎ融資が発表された後の世論調査でも、今後の追加支援には七〇%の回答者が反対している。

このような厳しい見方の中でも、ブッシュ大統領があえてつなぎ融資の実施を決断したのは、雇用経済情勢が日々悪化していくなかで、GMあるいはクライスラーが破綻すれば、経済及び雇用に関する深刻な悪影響を与えることが確実であったからである。一旦破綻させ、破産法第一条のもとで再建に取り組むべきだとの指摘もあったが、そのような論調の中でも、では雇用をどうするのかといった責任ある議論はなされていなかったようである。

ただ、九月のリーマン・ブラザーズの破綻を機に金融危機が深刻化していくなかでも、当初、ブッシュ政権は自動車産業に対する支援には慎重であった。二〇〇七年エネルギー法に基づき、環境対応車生産のための設備更新費用への低利融資二五〇億ドルの支援策がまとまっていたことも影響していると思われる。一〇月三日に一旦下院で否決された金融安定化法案が成立しても、七〇〇億ドルの財源は金融システムの安定化のための費用であるとし、権限を有するポールソン財務長官も自動車産業への活用には反対の姿勢を示してきた。

一月十九日のつなぎ融資実施の発表の際にも、ブッシュ大統領は「政府

には民間企業に介入しない責任がある」と同時に経済を健全で安定したものに「する責任がある」としたうえで、「通常の経済状況であれば、経営に失敗した企業が払わなければいけない代償であり、自動車メーカーが淘汰されていくのを妨げるために介入することを好まない」と今回の措置が経済の非常事態下における特別な措置であることを強調した。発表の前日には、ブッシュ大統領自身「無秩序な破綻を懸念している」と述べ、救済に前向きな姿勢を示すと同時に、事前調整型の破産法適用の可能性を示唆したと報じられるなど、ブッシュ政権はこの問題に関して、タイムリミットぎりぎりまで選択肢を検討していた模様である。

ところが、時間が経つにつれ、経済状況は混迷を深め、デトロイトスリーの資金繰りも悪化。ブッシュ政権の選択肢は狭められていった。

米国の雇用情勢は、二〇〇八年一月以降、非農業部門の就業者数の増減がプラスからマイナスに転じ、悪化の一途を辿っていた。米労働省が一月五日に発表した二〇〇八年一月の雇用統計では失業率が六・七%にまで上昇（前年同月比マイナス二・〇%）。非農業部門の就業者数も一億三六一六万七〇〇〇人と、前月からの増減が五三万八〇〇〇人（前年同月は六万人の増）の減となる大幅な落ち込みを示した。この結果、米国では過去一年間に一八七万人の雇用が失われたことも明らかになった。

この間、デトロイトスリーのお膝元であるミシガン州デトロイトでは、米国の他の地域とは違う雰囲気に含まれ

ていた。連邦政府による自動車産業救済を求める声が日に日に激しくなっていたのである。ミシガン州は、ここ数年、デトロイトスリーの経営不振の影響もあり、高い失業率に悩んでいる。直近の二〇〇八年二月の失業率は九・六%、全米平均の六・七%を三ポイントも上回る数字となっている。そのため、自動車産業は波及効果の高い裾野の広い産業であり、デトロイトスリーが破綻すれば、全米規模で雇用に深刻な影響を及ぼし、経済をさらに悪化させることになるという警告が相次いでなされていた。

一月二三日にはミシガン州選出の連邦議員一七人全員が超党派でポールソン財務長官とバーナンキ連邦準備制度理事会（FRB）議長に書簡を出し、「米国の雇用の一〇人に一人は自動車産業に関係するものである」とし、金融安定化法の七〇〇億ドルの財源を活用しての救済策を要請した。また、



GM本社（デトロイト市）

一月二十九日にはミシガン州のグランホーム知事ら六州の州知事も、同様の要請を行うための書簡を出した。さらに、一月五日には、ミシガン州アナバー市に所在する米国で最も権威のある自動車産業の研究所の一つであるCenter for Automotive Research（CAR）が、デトロイトスリーが破綻した場合の雇用・経済への影響を試算した報告書を発表した。報告書では、最悪のシナリオとして、デトロイトスリーの米国での操業がすべて停止となった場合に、デトロイトスリーの直接雇用で約二四万人、部品メーカー等の間接雇用で約九七万人、さらに波及効果として約一七〇万人、合計で約三〇〇万人の雇用喪失が起きると警告した。

当地の報道機関も、一月二日付のデトロイト・フリープレス紙が自動車産業の州別の雇用状況を示した地図を掲載するなど、雇用・経済への影響について論じていた。なお、それによると、米国の自動車産業の雇用者数は約二二〇万人となっている。州別では、ミシガン州が第一位（二四万八八三人）、以下、カリフォルニア州（一八万九七四九人）、オハイオ州（一五万九〇六一人）、テキサス州（一三万七一九一人）、インディアナ州（一一万一六六五人）の順となっている。

先に挙げたようにCNNの世論調査では六一%の回答者が公的資金の活用を反対していたように、デトロイトと米国の他の地域では問題に対する温度差があったが、デトロイトスリーが破綻すれば、更なる雇用情勢の悪化を避けることができなかつたことは事実であろう。雇用情勢の悪化がブッシュ大

統領とポールソン財務長官の態度を軟化させたとの指摘もある。

2. デトロイトスリー苦境の原因

つぎに、つなぎ融資を受けることになったGMを中心に、「デトロイトスリーがなぜこのような状況にまで追い込まれたのか、その苦境の原因についてみていくこととする。

第一に、二〇〇八年の米国市場における自動車販売の極度の低迷が挙げられる。二〇〇七年の米国自動車販売台数は一六一五万台であった。それが、二〇〇八年には一三二四万台にまで減少する。

二〇〇八年一月以降、非農業部門の

■米国自動車販売台数の推移（年率換算）





クライスラー本社（オーバンヒルズ市）

就業者数が前月比でマイナスとなるなど雇用情勢の悪化が鮮明となり、住宅ローン問題の影響が実体経済にも及び始めたことが明らかになっていくなかで、自動車の販売台数も前年比でマイナスの状況が続く。三月までは年率換算でかろうじて一五〇〇万台の販売実績を挙げたものの、原油価格の急騰でガソリン価格が一ガロン四ドルを超える水準にまで上昇していく中、トラックやSUVなどの大型車の売れ行きが振るわず、七月には一二六〇万台の水準にまで販売が落ち込む。原油価格の高騰が一段落したこともあり、八月は一転して一三七〇万台の水準にまで販売が回復し、販売の低下も底を打ったかとみられた。

ところが、金融危機による信用収縮が起こり始めると様相は一変。楽観的な見通しはすぐさま修正を迫られた。

九月こそ一二五〇万台の水準に踏み込んだものの、続く一〇月と一一月には、ついに一〇〇〇万台の水準にまで下降した。急激な自動車販売台数の落ち込みがデトロイトスリーの資金繰りを直撃したのである。GMの四半期決算の数字を見ると、二〇〇八年一月から九月までの九カ月間で一四一億ドルの資金流出が計上されており、とくに第3四半期には六九億ドルの資金流出となっている。急激な市場の冷え込みはデトロイトスリーだけではなく日系メーカーも直撃したが、二〇〇八年上半期の原油価格の高騰により、消費者が燃費の良い車を求め、デトロイトスリーの収益源であったピックアップトラックや大型のSUVの売り上げが落ち込んだことが、デトロイトスリーにとつては痛手となった。GMは、二〇〇五年以降赤字決算が続いており、今回の金融危機に備えるだけの財務基盤を有していなかったとも考えられる。信用収縮による急激な販売の低下がデトロイトスリー苦境の直接の原因ではあるが、中長期的な視点でみれば、デトロイトスリーは米国市場での販売シェアの低下に伴う過剰な生産能力の削減が課題となっていた。もちろん、そうした状況に対して手を拱いていた訳ではない。たとえば、GMでは二〇〇五年一月に、二〇〇八年までに三万人の時間給労働者を削減し、国内の九工場を閉鎖することを発表。二〇〇六年六月には全米自動車労組(UAW)と合意した内容に基づく早期退職勧奨制度に三万五〇〇〇人が応募するなど、工場の閉鎖も含めて過剰な生産能力の削減を推し進めてきており、一定の成

果を見せていた。二〇〇八年にも早期退職制度により、追加で一万七三八九人の時間給労働者を削減した。また、二〇〇七年には、四年に一度のUAWとの労働協約の改訂交渉を行い、三七年度の全国ストライキを経験したものの、退職者向け医療費負担(任意従業員福利厚生基金(VEBA)の設置)及び賃金(二段階賃金制度の導入)の面で労組から大幅な譲歩を勝ち取り、米国の新聞紙上では歴史的な交渉結果と高く評価されていたのである。この結果、近く財務状況も大幅に改善し、労務費の面でも日系メーカーと互角に競争できるだけの水準になるとされていた。

UAWは、上記のような早期退職制度の適用による時間給労働者の削減により、二〇〇五年以降で一〇万人の組合員を失った。一九七〇年代末に一五〇万人いた組合員もいまでは五〇万人を割り込み、ピーク時の三分の一の規模となっている。公聴会の席上、なぜもっと早くリストラを進めなかったのかとの質問がなされたが、この数年、デトロイトスリーでは大幅な人員削減が行われていたのである。ただし、その成果も、一〇〇年に一度といわれるほどの経済・金融危機の前では十分でなかったといえる。結局は、売れる車を生産、販売できなかつたことが大きいのではない。

つぎに、デトロイトスリーの苦境の原因として、今回の救済策をめぐる議論の過程でも批判の多かったUAWの組合員でもある時間給労働者の状況についてみていくこととしたい。救済法案が連邦上院で成立しなかつ

た背景として、一月一日付New York Timesでは、UAWがデトロイトスリーの時間給労働者の労務費引き下げに對して、とくにその適用時期をめぐり強力に抵抗したことが一つの要因であるとの指摘がなされている。報道によれば、共和党は二〇〇九年中に外国メーカーと同程度の競争力を有する水準に労働コストを引き下げようとする主張、UAWは現在の労働協約が期限切れとなる二〇一一年を主張し、結局、両者が譲らずに法案成立が頓挫したという。また、この時点でUAWと民主党指導部は、仮に法案が成立しなくても、政府が救済に乗り出さざるを得ない状況にあるとみて早々に審議を打ち切ったのだとの見方もなされている。

UAWは、もともと救済策には賛成であった。公聴会においてもゲッテルフィンガー会長はデトロイトスリーが破綻すれば、部品メーカーも含めて大きな影響が出るとし、つなぎ融資の実施を求めた。また、デトロイトスリーの経費削減にも協力する姿勢を示していた。二回目の公聴会の前日となる二月三日には、デトロイト市内で全米からローカルの交渉責任者らを集めた会合を開き、昨年改訂した二〇〇七年の労働協約の内容を見直すことを表明、具体的にはジョブバンク(工場の閉鎖等でレイオフされた組合員に賃金や手当の大半を支払う制度)の一時中断、デトロイトスリーのVEBAへの拠出金払い込みの猶予を打ち出した。会合では、とくに目立った反対意見もなく、ゲッテルフィンガー会長自身、これまで使うことを嫌ってきた「譲歩

(Concessions)」という言葉も容認する構えを見せた。一二月四日付のデトロイトニュースの報道によれば、ジョブバンクの一時中断については積極的に賛成する意見も出され、この制度自体がUAWのジェット機であるとの認識も示されたという。また、二〇〇七年の改訂交渉でクライスラーとの交渉チームの責任者をつとめ、協約をまとめる立場でありながら組合員による投票で反対の姿勢を貫いたローカル一七〇〇のパーカー支部長も、現在の苦境にあつては今回の譲歩はやむを得ないとの判断を示した。

以上のようにUAWは救済策をめぐって譲歩の姿勢を示したものの、議会を説得するには十分なものではなかった。確かに、悪名高いジョブバンクの一時中断はUAWによるインパクトのある譲歩であったが、すでに二〇〇七年の労働協約で条件を見直すことに合意していたことから、現在ではデトロイトスリー三社の合計でも三五四二人しか制度の適用を受けていなかった。公聴会や救済法案をめぐる駆け引きの中では、時間あたり七〇ドル以上と言われる労務費の引き下げこそが、問題の焦点であった。ただ、公的資金によるつなぎ融資を受けとり、株式の新規取得権(ワラント)を国に供与することになるとはいえ、労働組合の存在する民間企業の賃金や労働条件を法律により規定することに問題はないのであろうか。最終的に、労務コストの見直しは、つなぎ融資に伴う努力目標として規定された。デトロイトスリー再建の行方の鍵を握る、今後の重要なテーマとなることであろう。

3. 今後の見通し

ブッシュ大統領が発表したつなぎ融資は、GMとクライスラーに対して三カ月間の猶予を与えただけの暫定的な措置であり、実質的な問題は先送りされた感が強い。ただし、GMとクライスラーはつなぎ融資を受ける条件として、二〇〇九年三月末までに、再度、抜本的な再建計画の提出を義務づけられた。計画には、政府からの融資の返済計画、燃費基準達成のための方策、費用の合理化等を盛り込むことになっているが、焦点となるのは、これらの内容により再建の実現可能性を示し、

企業のあるべきことだ。大統領が指名する経営監視人が二〇〇九年三月三十一日から三〇日以内に再建計画を点検し、判断を下すことになっている。また、努力目標(Target)となつてはいるものの、①無担保債務の三分の二の株式化(Bond Exchange) ②二〇〇九年末までの時間給労働者の労務費のニッサン、トヨタあるいはホンダと同程度の競争力を有する水準への引き下げ(Compensation Reductions) ③解雇あるいはレイオフした労働者への賃金等の支払いの廃止(Severance Rationalization) ④二〇〇九年末までのワークルールの変更(Work Rule Modifications) ⑤任意従業員福利厚生基金(VEBA)への今後の拠出額の半分を株式により充当すること(VEBA Modifications)も、今回のつなぎ融資の条件となっている。これらは債権者や労働組合との交渉、同意のとりつけが必要な事項である。とく

に、②から④については、三つの努力目標をあわせて「Labour Modifications」と規定されており、今回の再建計画の承認をめぐる焦点となる事項であり、労働組合、とりわけUAWとの今後の交渉の行方が注目される。③はジョブバンクの見直しをUAWが表明していることからほぼ決着済みとみてよく、中心は②の労務費の削減となるであろう。デトロイトスリーが二月二日に議会に提出した先の再建計画でもこの部分は「UAWと交渉中」とされており、具体的なコスト削減の道筋が示されていない部分である。

以上が現時点で明らかになっていることであるが、依然としてデトロイトスリーの再建の行方は不透明である。つなぎ融資の条件をみても、経営監視人がどれだけ努力目標の達成度合いを考慮するのか、再建計画の実現可能性や企業の存続可能性をどのような基準で判断するのかには触れられていない。もちろん、公的資金を活用した融資であり、納税者である国民の視線もあることから政府による安易な判断は許されないであろうが、政権が交代することにより、今回の融資の条件そのものも変更される可能性がある。

鍵を握っているUAWのゲッテルフインガー会長は、つなぎ融資が決定されたことを受けての声明の中で、「UAWはブッシュ大統領が現在の金融危機のもとで米国の自動車企業を救うための緊急の行動を起こしたことを感謝する」と述べる一方、「労働者のみに不当な条件が課されたことに失望した」とし、オバマ政権と新しい議会のもとでこれらの不当な条件を取り除くことを

宣言している。こうしたUAWの強硬な姿勢から、再建策のとりまとめは難航するのではないかとの声も出ている。今後のシナリオとしては、①再建計画が承認されずに融資の引き上げが行われ、GMあるいはクライスラーが破綻する②UAWをはじめとする労働組合が譲歩し、つなぎ融資の条件を達成する③新政権により融資の条件が緩和され、労働条件の変更がいまよりも労働組合にとつて受け入れ易いものになる——といったことが考えられる。また、オバマ新大統領は、雇用対策を含む大規模な景気刺激策を検討しているとも伝えられており、今後の新政権における自動車産業への支援策の動向も注目される。今回の議会での動きから、民主党政権になることで、おそらくはこれまでよりもデトロイトスリー及びUAWにとつて望ましい方向に進んでいくのではないかと。UAWもいまのところ強硬な姿勢を示してはいるものの、筆者在る三年間観察してきた限りでは、最後には必要に迫られ十分な落とし所まで譲歩するものと思われる。いまだ手厳しい批判にさらされているUAWであるが、ゲッテルフインガー会長をはじめとする現執行部はかなり実利的との印象である。現在の正念場を乗り切ることができれば、労働組合の結成を容易にする「労働者自由選択法案」の成立も視界に入ってくる。短期的には労務費の削減がデトロイトスリー再建の行方を左右するものと思われるが、中長期的には燃費基準の達成に向けた環境対応車の開発も含めた、消費者に受け入れられる車の開発、販売ができるかにかかってくることだろう。