

ディーセントな 雇用を要求！

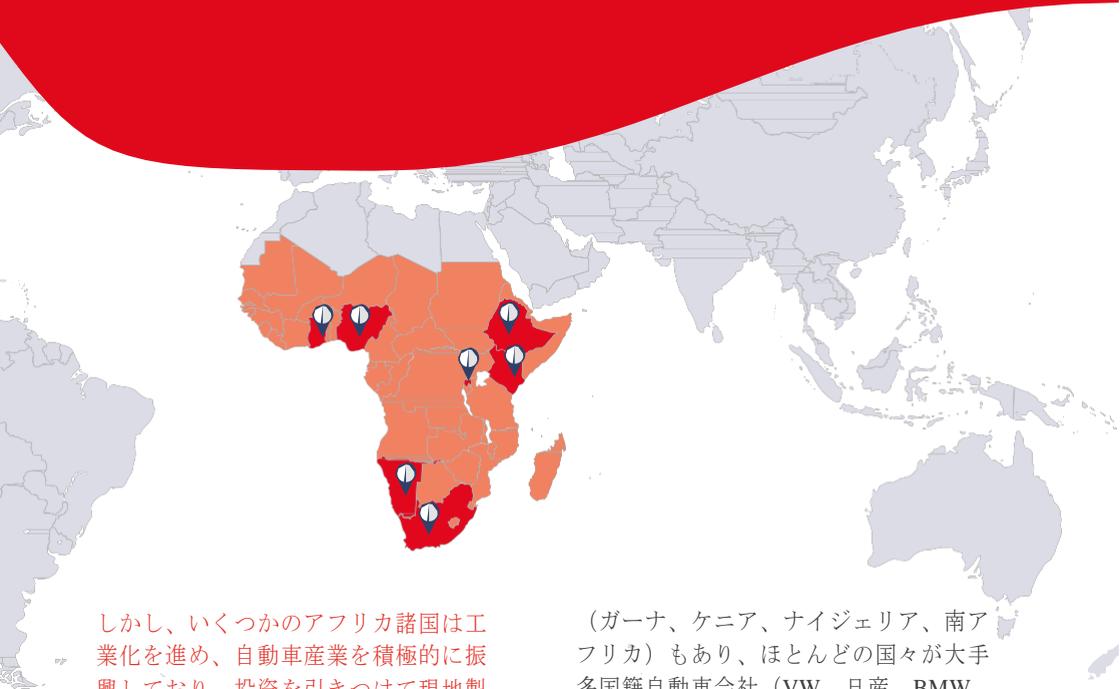
サハラ以南アフリカ自動車産業への持続可能な投資



www.industriall-union.org/affiliates/south-africa

サハラ以南アフリカ地域の活動はすべて、南アフリカ共和国ヨハネスブルグの地域事務所を通して組織されている。

世界の自動車産業を見ると、北側諸国（欧米、日本）の伝統的産業と南側諸国（中国、メキシコ、ブラジルなど）の新興大企業に多大な関心が寄せられている。アフリカ大陸の状況は、ほとんど知られていない。



しかし、いくつかのアフリカ諸国は工業化を進め、自動車産業を積極的に振興しており、投資を引きつけて現地製造拠点を開発しようとしている。特に、**ガーナ、エチオピア、ケニア、ナミビア、ナイジェリア、ルワンダ、南アフリカ**である。

構造問題（貧弱なインフラ、技能の不均衡分布、財政的不安定、不平等など）が根強く見られるが、これらの国々はすべて、資源と能力、技能を有し、成長と開発の可能性が大いにある。独自の工業化プロセスを進め、これ以上遅れを取らないようにしようという意欲も示している。目標を定めた産業政策を立案している国

（ガーナ、ケニア、ナイジェリア、南アフリカ）もあり、ほとんどの国々が大手多国籍自動車会社（VW、日産、BMW、トヨタなど）と協定を結んでいる。

どの国も各種のインセンティブ（税額控除、SEZの設立など）によって積極的に国内外から投資を呼び込もうとしており、よりグリーンで持続可能な成長のために革新的な選択肢を検討している国（例えばエチオピアとルワンダのEV）もある。

産業開発と投資誘致

ガーナ



ガーナは、2019年ガーナ自動車開発政策（GADP）に金銭的インセンティブ（税金・輸入税免除）や非金銭的インセンティブ（例：中古車の輸入禁止）を盛り込み、SKD/CKD組立から国内製造へ移行しようとしている。同時にガーナ政府は、例えば公的調達を通して「代表的国内企業」のカンタンカ・グループを支援している。政府は大手自動車会社（VW、トヨタ、日産、シノトラック）とのMoUにも署名しており、自動車開発産業支援センター設立の意向も表明している。

エチオピア



エチオピアも、産業連関と雇用機会を創出する可能性を踏まえて、エンジニアリング・自動車部門を成長・転換計画II（GTPII）の優先分野に挙げている。この国も、国内企業のビシヨフトゥ・オートモーティブ・インダストリー（BAI）に頼ることができ、投資・現地生産化計画を立てている。全体としてエチオピア政府は、インセンティブ（低コストのインフラと労働力など）と特惠貿易協定の提供によって、また工場新設に有利な条件が整った工業地域やSEZの設立によって、投資を引きつけようとしている。

加えて、いくつかのエチオピア企業は、VW、現代、起亜、プジョー、吉利のような外国自動車会社と提携関係を築いている。そのような提携によって、国内市場に電気自動車や水素自動車を導入することもできる。最後に、エチオピアは産業開発を支援するために、エネルギー（風力、水力など）とインフラ（道路、鉄道、空路）に投資している。



産業開発と投資誘致



ケニア

ケニアは、単純な組立から現地生産へと積極的に移行しようとしている国の1つである。現在、製造活動を行っている工場が3つ（いずれも新しいモデル、追加的な労働投入、関連サービスに関して拡大する見込みがある。政策面では、ケニアにも国家自動車政策があり、その目的は中古車輸入を減らし、今後数年で国産車の公的調達を強化することである。



ナミビア

ナミビアの自動車産業はまだごく初期段階にあるが、この国はウォルビスベイ港周辺のインフラを軸に、将来重要な製造・輸出プラットフォームになりたいと考えている。現時点では、自動車産業は基本的に小売市場とアフターマーケット市場で活動している。1社（Windhoeker Maschinenfabrik）がセキュリティサービス用車両の製造に従事しており、2018年以降、ナミビアにはブジョー・オペル組立工場（POAN）もある。



ナイジェリア

ナイジェリアの自動車産業は、何度となく景気拡大と景気後退を経験しており、SAPによる自由化、民営化および規制撤廃を受けて重大な危機に見舞われた。この国は2000年代初期から、積極的に自動車部門を復活させようとしており、国家自動車協議会が輸入抑制・投資誘致策を促進している。国家自動車設計・開発協議会（NA-DDC）が設置され、この機関も国家自動車政策（NAP）と国家自動車産業開発計画（NAIDP）（2014～2024年）*を立案した。同国は最近、VW、ホンダ、日産、起亜、フォード、現代をはじめとする大手自動車会社と協定を結んだ。全体としてナイジェリアは、SKDからCKDへの移行を目指して現地生産を促す財政的インセンティブを立案し、地上国境経由の大量の中古車輸入に対抗しようとしている。

*NAIDPには、投資促進、インフラ開発、基準の改善、技能および市場開発を重視する施策が盛り込まれている。

ルワンダ・キガリのアンパサンド
の交換所に停められたオートバイ
写真：アンパサンド



ルワンダ

ルワンダの自動車産業でも、揺籃期にあるとはいえ、興味深い展開が見られる。ルワンダ政府はグリーン成長戦略を推進しており、サフィーやアンパサンドのような企業が電気オートバイ（上の画像）の組立事業を開始、ビクトリア・モーターズがハイブリッド車の組立をテストしている。VW CFAO モーターズ・ルワンダは、今のところ国内で車を組み立てている唯一の企業だが、ルワンダ政府は、例えば SEZ の設立によって他の外国人投資家も呼び込もうとしている。



南アフリカ

南アフリカには長い歴史を持つ自動車産業があり、国内で主要自動車会社（日産、VW、トヨタ、メルセデス、フォード、いすゞ、BMW）が活動している。同国は最初の市場自由化（MIDP、APDP）以降、すでに何度か自動車計画を実施しており、現在、2035年南アフリカ自動車基本計画（SAAM）に向かっている。他のサハラ以南アフリカ経済の自動車産業と比較して、南アフリカの自動車部門は多角化が進み、技術的に進歩している。しかし南アフリカ政府は、主要な業界団体（NAAMSA、NAACAM）とともに、現地サプライチェーンの開発、産業の転換（BBBEE アジェンダ）、地域市場への統合のように、依然として重要な課題に取り組むべく専心している。2019年および2020年初めの時点で、すべてのOEMといくつかの大手部品メーカーが投資計画を発表しており、南アフリカ市場への信頼を見せている。残念ながら、COVID-19危機がすでに自動車産業に悪影響を及ぼしており、実際の投資状況を確認しなければならない。



優先順位の設定： 地域開発と ディーセントな雇用

上記のイニシアティブはすべて、開発プロセスの所有権を主張し、これらの国々が所有している富と能力を維持したいという意思を示す例である。

構造的な脆弱性（インフラの不備、輸入部品や中古車の継続的流入のような市場歪曲、不十分な地域統合など）は依然として見られるが、前進して課題を克服しようという意欲がある。約束された投資計画は、進行中の COVID-19 危機終息後に検証しなければならないが、これら各国が秘めている自動車産業育成・拡大の可能性への信頼を示していることは間違いない。

しかし、そのような投資が関係諸国の実際のニーズを満たすようにすることが何よりも重要になる。サハラ以南地域にとって、これは昔からの資源略奪を食い止め、地域開発を誘発することを意味する。経済成長が社会的便益を共有し、地域経済活動との関連を生み出し、良質な雇用機会を創出するようにすることを意味する。

この最後の点は重要になる。より多くのディーセントな雇用の創出なくして、現在の貧困・不平等水準の低下はない。このプロジェクトに關与する国々が立証しているように、これは将来のどんな投資にも絶対に必要である。課題は非常に大きい、立ち向かって緊急に取り組まなければならない。

“

より多くのディーセントな雇用の創出なくして、現在の貧困・不平等水準の低下はない。

労働問題： 現在の課題



ガーナ

ガーナの報告によると、大多数（76.4%）の労働者が脆弱な雇用に従事しており、産業が必要とする技能を開発するための訓練を受けていない。



エチオピア

エチオピアの事例が示しているように、競争優位と最低賃金が尊重されることはめったにないため、今なお貧困賃金が利用されている。社会的対話機構は一般に貧弱で、団体交渉制度は企業レベル交渉（もしあれば）のみの許可によって妨害されていることが多い。多くの場合、COVID-19 パンデミック下で、企業が危機に対応しやすくするために、労働協約と労働者の権利は事実上停止されている。これによってレイオフが容易になり、勤務形態がさらに悪化した。



ケニア

自動車産業が比較的安定しており、組合が存在するにもかかわらず、ケニアでも脆弱な雇用が根強く続き、この部門では依然として出来高払いの有期契約が頻繁に見られる。出来高払い契約の労働者は、最も不安定な条件に甘んじており、最も組織化が困難である。このカテゴリーの労働者は、厳しい雇用不安にさらされ、簡単に解雇され、しばしば書面による労働契約を結んでいない。ケニアの労働者の最大 84% が、「フォーマル」ではあるが脆弱であることに変わりはない雇用の枠外で、不安定性がさらに高いインフォーマル部門に属しているとの報告がある。



ナミビア

ナミビアでも、脆弱性と持続的な不平等が目立つようになっている。給料は今も適切な生活賃金にはほど遠く、人種や性別に基づく差別が頻発し、社会的保護はまだ不十分で、組合組織率は非常に低い。自動車産業の使用者は頻繁に反組手的な行動に出ており、中央交渉制度はない。

労働問題：現在の課題



ナイジェリア

ナイジェリアでは、1980年代のSAP危機後、この部門の民営化と規制撤廃が一因で失業率が上昇し、臨時雇用やインフォーマル労働、外部委託が増えた。現在、自動車産業だけで、労働者の最大70%が臨時・契約ベースで雇用されている。このような経緯で組合の能力が低下し、組合員数が減っている。



ルワンダ

ルワンダの場合、自動車産業が初期段階にあるため、社会的対話は不十分であるか、ほとんど存在しない。多くの労働者はまだ極めて弱い立場にあり、書面による契約なしで雇用され、社会保障を受けられず、自分たちの権利のことを知らない。最低賃金はまだ設定されておらず、いまだにインフォーマル労働者が（特に小規模部品メーカーや自動車修理会社で）極めて幅広く存在する。この部門の組合組織率はまだ非常に低い。



南アフリカ

南アフリカ自動車産業の社会的対話と団体交渉は、大陸で最も強力な部類に入る。しかし、まだ課題が残っている。雇用が期待どおりに伸びず、人材斡旋会社の利用によって非典型的な就労形態が増えている。これは大手組立会社では比較的抑制されているが、部品メーカーやバリューチェーン下層ではまだ頻繁に見られる。全体として、産業政策や投資計画をめぐる討議で、また団体交渉プロセスの中でNUMSAが果たす役割が、重要な教訓を提示できることは間違いない。



南アフリカ自動車産業の社会的対話と団体交渉は、大陸で最も強力な部類に入る。

サハラ以南アフリカ 自動車産業の ディーセント・ ワーク・アジェンダ

実のところ、投資と産業の拡大がなければ、利益も雇用も生み出すことができない。だが、投資が持続可能なものとなり、ディーセントな雇用につながるよう保証し、最も弱い立場にある労働者が貧困と不安定から抜け出しやすくすると同時に、上で強調した課題への取り組みに貢献するには、どうすればよいのだろうか。

ここで、労働組合の役割が重要になる。



組合は、成長と拡大が地域開発をもたらし、創出された利益と富が二度と略奪されないようにするために、圧力をかけなければならない。



組合は、弱い立場にある労働者を保護するために闘い、貧困と不安定が使用者にとっての利点として利用されないようにしなければならない。



組合は、大陸全体で闘って架け橋となり、認識と団結と連帯を高めなければならない。



どうやって？ 以下、私たちがまとめたアドバイスを紹介する。持続可能な自動車産業に関する大陸全体討議、労働者・組合の声の集約、「雇用、それもディーセントな雇用を要求！」という明確な主張に向けた土台になれば幸いである。

01

労働組合は、投資決定にあたって意見を聞かれ、産業政策の立案に関与すべきである。南アフリカ NUMSA が SAAM および以前の ASCCI イニシアティブに参加したことは、肯定的な例を示している。組合はいったん関与したら、雇用創出の可能性が大きい全セグメントを重視して、現地生産化と現地サプライチェーン開発をより強く支持すべきである。

02

組合組織化の再活性化と強化を目指して共同で努力すべきである。

特に、組織化が不十分な国や組合組織率が低い国で——OEM の垣根を越えて、サプライチェーン全体で、組合の存在が妨げられているか（例：ナイジェリア）、反組合感情が根深い（例：ナミビア、ルワンダ）新設企業で。

03

特に社会的対話が貧弱あるいは存在しない国（例：エチオピア、ルワンダ）で、社会的対話機構を開発するために支援を強化する必要がある。

04

特に工場・企業レベル交渉が強制されているか支配的である国（例：エチオピア、ナミビア）で、団体交渉の対象範囲を拡大するために支援を強化する必要がある。

05

特に最低賃金が存在しない国や、約束されていないながら実施されていない国（例：ルワンダ、ナミビア）で、最低賃金を確保するためにより強力な政治戦略を実施すべきである。

06

団体交渉、技能開発、労働法といった問題に関して、より多くの能力構築イニシアティブを組織し、労働者と組合指導者の両方を関与させるべきである。

08

組合は、COVID-19 危機にらみつつ、労働者・労働組合の権利の一時停止（例：エチオピア）をすべて解除させなければならない。

10

企業別だが地域全体に及ぶ地域枠組み協定と地域 OEM 組合ネットワーク。これらの創出により、国際対話を強化して共通戦略を策定できる。その際、既存のインダストリアル組織を利用できるだろう。

07

臨時雇用、インフォーマル労働、外部委託、短期契約労働者の雇用増加の進展に対抗するために、より強力で効果的な戦略が必要である。ナイジェリアとルワンダだけでなく、ケニアの出来高払い制度も参照。進行中のCOVID-19 危機の影響に油断なく目を光らせ続けることも重要になる。

09

特に現下のパンデミックを考慮して、部門レベルの労働安全衛生方針の調和が緊急に必要である。



万人のためのディーセントな雇用に向けて、闘いは続く！



II

インダストリアル・サハラ以南アフリカ地域事務所

電話：+27 11 242 86 80

メール：aro@industriall-union.org