

ディスカッション

鈴木玲（モデレーター） それでは第2部にご登壇いただいたお二人とディスカッションを行い、その後に会場からの質疑にお答えしたいと思います。喜多川先生、植田先生のご報告で、EVシフトが、欧州、EU主導で行われているという問題提起がありました。それから、電子化によって、日本の自動車メーカー、あるいは整備業も変わってくるというお話がありました。このシンポジウムは国際労働問題シンポジウムなので、労働問題に引き付けて考えてみたいと思います。

EVシフトによって自動車産業の雇用の問題に影響する可能性は大きいけれども、自動車産業といっても幅が広いと植田先生がおっしゃったように、どの部分で大幅な雇用減少が考えられるのか。

それから、これはまだはっきりしてはいませんが、「ものづくり」というものへの対応が難しくなるのか。

また、公正な移行の場合には、脱炭素化による産業構造の変化によって人々の雇用がなくなっていく代わりに、いわゆる「グリーン・ジョブ」の創出が自動車産業の労働者を吸収できるのか。また、その際にどのようなリスキリングが求められるのか。

こういったことを議論できたらと思います。

さらに、これは雇用とは関係ありませんが、EVシフトを推進すればそれでいいのか。それで地球温暖化のスピードが遅くなるのか、といった問題もあると思いますが、いかがでしょうか。

では、喜多川先生からご意見をいただきたいと思います。

喜多川 いま、鈴木先生からいくつかの問題提起をしていただきました。まず、日本の自動車産業のどの部分で雇用が減少するのかという点についてですが、EVシフトによる雇用喪失の予測を紹介してみます。日本経済研究センターは、国内メーカーがEVシフトの潮流に乗り遅れてしまい新車販売に占めるEVの割合が30%にとどまる場合には、現在74.6万人の日本の自動車部品関連の雇用者数は2035年には48.7万人になり、25.9万人の雇用が失われると予測しています（日本経済研究センター中期予測班（2021）『コロナ後の日本経済——DX加速はグリーン成長への道（第47回中期経済予測報告書）』4章）。また、コンサルティング会社のアーサー・デイ・リトル・ジャパンは、2050年に国内販売車の9割がEVになった場合には、現在の自動車部品関連雇用の12%にあたる8.4万人が失業すると予測しています（『日本経済新聞』2022年1月9日朝刊）。

次に、鈴木先生が提起されたものづくりの現場での対応に関して、EVシフトの事例に即してお話いたします。2021年に名城大学の田中武憲先生と九州経済調査協会、九州経済産業局が共同実施した九州の自動車関連企業へのアンケート調査によると、約3分の1の企業がEVシフトによる受注の減少を危惧しています。それらの企業のおもな業態は、切削・研磨、機械加工、プレス、

鍛造，熱処理，樹脂，ゴムです。その一方，EVシフトの自社への影響はわからないとの回答が4分の1程度あり，それらの企業のおもな業態は，樹脂，機械加工，プレス，設備ということでした（田中武憲（2022）「九州の自動車産業におけるEVシフトの影響とBCPの取り組み——九州自動車関連企業アンケート調査より」『九州経済調査月報』76巻（通号931），pp.12-18.）。

この調査結果にもありますし，植田先生もご報告のなかで指摘されたように，EVシフトが日本のものづくりにどのような影響を及ぼすかという点については，現時点では見通せない部分も大きいと思います。重要な変化は，私の報告のなかですでに申し上げましたが，今後はこれまでとは異なり，ものづくりに関してはサステナビリティに関する情報開示も要請されるようになる点です。そして，サステナビリティ関連の情報開示に関しては，中小規模のメーカーが容易に対応できないものも少なくはなく，何らかの支援が必要になると考えられます。

では，自動車産業ではどういった形での公正な移行が望ましいのかという点に話題を移したいと思います。河野龍太郎『成長の臨界——「飽和資本主義」はどこへ向かうのか』（慶應義塾大学出版会，2022年）には，「グリーン成長戦略に成功するか否かは，今後の労働政策こそが鍵を握るのではないか」（同書，p.220）と書かれていますが，私はこの見解に同感です。この本では，北欧流の積極的な労働市場政策が高く評価されていますが，北欧の経済政策の根底には，企業を厳しい競争にさらす一方で，労働者を徹底的に守るという発想があるとのこと（同書，p.224）。北欧流の労働政策を日本で実施するのは簡単ではありませんが，脱炭素化を推進するうえで労働政策が重要であるというのは注目すべき点です。かつて日本では，1950年代から1960年代にかけての石炭から石油へのエネルギー転換の時期には，離職した炭鉱労働者に対して，手厚い失業給付，住宅確保，職業訓練，年金の上積みなどが実施されましたが，そういった取り組みが，EVシフトによって発生する失業者に対しても必要になります。その際，非正規雇用の労働者や一次下請企業，二次下請企業の労働者といった弱い立場の人々への支援も重要です。

EVシフトにおける公正な移行を考えるうえで，もうひとつ忘れてはならない要素があります。それは，発電部門における脱炭素化，再生可能エネルギーの推進です。つまり，EVシフトは発電部門での脱炭素化と同時に進められる必要があります。たとえば，石炭火力発電所から供給された電力で生産されたEVは，将来，EUでは販売できなくなると言われており，いかなる電力でEVを生産するかも問われる可能性があります。じつは，日本政府はすでに2018年に発表した「第5次エネルギー基本計画」において，再生可能エネルギーの主力電源化に向けて取り組む方針を示しています。したがって，化石燃料による発電から再生可能エネルギーによる発電への転換も急務であり，その過程で化石燃料発電に従事する労働者の公正な移行も検討しなければなりません。

最後に，EVシフトをすればそれでよいのかという点についてお答えいたします。自動車を利用する限りにおいては，EVシフトは推進すべきであると私は考えています。なぜならば，ガソリン車やディーゼル車などのエンジン車の排出ガスは環境汚染や健康被害の原因になっているからです。次に紹介するデータでは排出源は自動車のみではないことをお断りしておきますが，日本で自動車と石炭火力発電所などから排出されるPM2.5などの大気汚染物質による早期死亡者数は，年間6万1千人と推定されていると明日香壽川『グリーン・ニューディール——世界を動かすガバナング・アジェンダ』（岩波書店，2021年，p.171）は紹介しています。

ただし、EVによる環境汚染もありまして、たとえば粉じんの発生が懸念されています。EVはエンジン車と比較した場合、より大型のバッテリーを搭載することから車体が重く、タイヤの摩耗による粉じんの排出量は2割程度増加するとされています。その粉じん対策のために、目下、EVから発生する粉じんの回収方法が研究されているそうです。いずれにしても、EVの普及により、環境被害や健康被害をある程度は削減できるでしょう。ただ、先ほど私の報告で述べたように、EVを年間約1億台も生産するというところに私は賛成できません。また、EUは、EVシフトや脱炭素といった、新たな規範とも呼べるものを提示していますが、EVシフトや脱炭素は成長戦略のなかに位置づけられており、これまでの成長至上主義の域を脱していない側面もあるという点は注意すべきです。

今日の第1部のご講演のなかでも言及されたことですが、EVシフトや気候変動問題に対しては、単に技術で対応すればよいというわけではありません。CO₂などの温室効果ガスの削減は結局のところ環境問題を改善しますが、CO₂の発生量のみを削減し、それ以外のさまざまな環境や社会の問題については無頓着ということは本来あり得ないわけです。CO₂を減らそうということは、よりよい社会をつくっていかう、誰もがより幸福に生きられる社会をつくらうというシグナルだと思います。つまり、EVシフトや気候変動対策は、ひとりひとりがいきいきと生活できる、働くことができる、そういった社会づくりへと発展すべきであると考えます。そして、よりよい社会をつくるための議論は、第1部で連合の鈴木人司さんがおっしゃられたように、誰でも参加できるような開かれた場でなされるべきでしょう。

EVシフトは資源利用のあり方とも関連するため、これまでの日本の資源の大量輸入や大量消費の見直しの契機にもつながります。この点を検討するうえで、大加速（一次エネルギー使用、水利用、CO₂濃度等の指標において、社会経済や地球環境の変動が急増している現象）との関連で小堀聡先生が指摘した「…日本では、大加速をどう畳むことができるだろうか」（小堀聡（2024）「人新世のなかの戦後日本——地球と地域とからみる」松浦正孝編著『「戦後日本」とは何だったのか——時期・境界・物語の政治経済史』ミネルヴァ書房、p.106）という視点が欠かせません。また、EVシフトを通じて地球環境問題を考える際には、歴史研究者の杉原薫先生と中野聡先生が鳴らした次の警鐘も念頭に置くべきです。杉原先生は、アジアの成長は資源の大量消費によっていたとの認識から、地球環境問題に対するアジアの歴史的説明責任が問われている（杉原薫（2021）「人新世における複数発展経路——モンスーン・アジアの資源と生存基盤をめぐって」寺田匡宏・ダニエル・ナイルズ編著『人新世を問う——環境、人文、アジアの視点』京都大学学術出版会、p.134）と述べ、中野先生は「地球環境問題が、戦争責任や植民地責任問題とならんで、早晩、20世紀後半の世界史をめぐる歴史認識問題の新たな焦点となることも予想される所以である」（中野聡（2023）『「大加速」の時代』木畑洋一・中野聡責任編集『冷戦と脱植民地化II——20世紀後半』岩波書店、p.59）としています。今後は、新しい豊かさのモデルと呼ぶべき、EUとは違う形の規範を日本から提案し、あらゆる消費を加速度的に増やしていく社会を変えていくことが課題になるのではないのでしょうか。最後は話が少し大きくなりましたが、以上、私からの返答といたします。

鈴木 喜多川先生、ありがとうございました。それでは、植田先生、お願いします。

植田 全部には答えきれないと思いますので、答えられそうなところだけ答えます。

どの分野で雇用が減少するのかということは単純に判断することは難しいですが、部品関係でいうとエンジン関係は当然なくなりますし、部品点数が減少してくるので、そういったところに関係しているところは減少する可能性が非常に高くなります。また、EV化は自動運転とセットになって進んでいきますので、関係がないような部品の意味合いが変わってくるケースも多くなります。たとえば、自動車に必ず付いているヘッドランプは誰のためにあるのかということ、運転者のためにあるわけですが、運転者がいなくなってしまうたらヘッドランプは運転者のためのヘッドランプではなくなります。何のためのヘッドランプになるかということ、歩行者のためのヘッドランプに変わり、ヘッドランプとしての役割が変わってくるので、形状や機能などがガラリと変化する可能性がある。このようなことをいろいろ考えると、自動車が誕生してから100年以上、当たり前のように存在していた一つ一つの部品が、あるものは必要なくなる、あるものは形状が変わるなど、大きな影響を受けていくことは確かです。しかし、どこの分野でどれだけ影響があると答えるのはなかなか難しいと思います。

関連産業では、整備業のようなところは、EV車の時代になったら一気に構造が変わっていく可能性があります。ただし、道路ではまだ在来車がかなり走っているので、それが走っている間は現在の整備業が必要です。しばらくは必要だけでも、その間に環境は確実に変化し、EV化が進んでいます。整備業者にとって、対応する時間があるという面ではいいことですが、最終的にはどこかで変わってしまうので、言い方は悪いですが「茹でガエル」化する可能性もあります。そういう点ではなかなか難しい話だと思います。

ほかにも、報告のなかで申し上げたとおり、ディーラーの位置づけが変わっていく可能性もありますし、リサイクル業者の位置づけが変わっていく可能性も出てきます。今はあくまで内燃機関を対象にしたリサイクルですが、構造が変わってしまうとリサイクルのあり方も変わってきますので、業界自身がガラッと変わっていく可能性が非常に大きいということです。

EV化と雇用の関係については、産業がガラッと変わって、その産業自身なくなる可能性があります。たとえば自動運転化されてしまったら、タクシードライバーはいらないという話になって、タクシー業界が丸ごとなくなるわけです。なくなった後に何が起きてくるのかということ、自動運転車を使った新しいビジネスが展開する可能性はあります。車を使った新しいビジネスが次々に生まれてくる可能性があるし、そういった新しいビジネスを生み出すものとして車が位置づけられていく可能性は高いのではないかと思います。それが、新しい雇用を生むことにつながるか、結果として雇用の拡大に結びつくのかどうかということとはなかなか予測が難しいのですけれども、そういうふうに捉えられるだろうと思います。

また、EVシフトだけでいいのかという話については、EVが人を運んでくれる自動車として最適かどうかということは、まだわからない話です。水素自動車もありますし、e-fuel、Eエネルギーなども存在しているわけです。現在はEVと比べてコスト的に見合わないで、すぐにそちらの方向に進んでいくことはないとは思いますが、可能性としてはEV以外の脱CO₂の方向での車はあり得る話です。そちらの将来を否定してしまっているのかということについては、考える必要はあるのではないかと思います。

加えて、ものづくりが大きく変わっていくなかで何が起きてくるのかということ。今日はど



ちらかというと、ものづくりが変わっていくと日本の企業が優位性を持っていたようなやり方は優勢が失われてくるのではないのかという話をしましたが、そうとは言えないところもあるのかもしれませんが、つまり、EVのような車をつくる究極のところでは、日本企業が育ててきたような「ものづくり」の考え方や仕組みが活かせるところがあるかもしれません。トヨタのような会社は、そういった方向で考えようとしているはずですし、そこで競争力を活かしていく可能性は否定できません。

先日、大学のゼミで学生とEVの議論していたときに、脱CO₂との関係では電力をどうやってつくっているのかが問われる時代になってきているという話が出ました。電力についても脱CO₂にしていけないといけないわけですが、日本の現状として循環型の比率が低いことを考えたときに、EV産業振興のためにはもっと原子力を強める必要があるのではないかとということが議論テーマとして学生から挙げられました。EV化は電力の需要、脱CO₂電力の需要を拡大させるが、その時に電力をどのように供給するのか、そういったことも含めて考えていくことが必要になっているという点では、非常に難しい問題でもあると感じています。

鈴木 ありがとうございます。では会場からの質問やご意見を受けたいと思います。今日のシンポジウムの第2部の議論に関連して、会場からご発言はあるでしょうか。

吉田 FoE Japanの吉田と申します。興味深い議論をありがとうございました。私は再生可能エネルギーや気候変動への取り組みを行っているのですが、再生可能エネルギーの議論において地域分散型にどんどんシフトしていく流れになっているなか、地域で作った再エネでEVの小型バスを動かすといった議論も出てきています。モビリティの変化は、地域づくりや再エネと密接につながって大きな変化が起こるのではないかと話がありますが、EVの業界では、こういった話題はどのぐらいされているのでしょうか。

鈴木 ありがとうございます。まとめて質問を受けたいと思います。他にどうでしょうか。

トレンチャー 京都大学のトレンチャーと言います。非常に興味深い話を聞かせていただきました。植田先生のご発表にあったように、日本の純粋EVの年間販売台数は他国に比べて低く、日本のEV市場の成長は非常に遅いという特徴があります。自動車業界のサプライチェーンのEVシフトへの対応を考えたときに、具体的にどのような速度でどのようなアクションが求められているとお考えでしょうか。EVシフトが早い欧州などの部品メーカーがとった対応など、日本が参考のできるような海外の事例があればお聞かせいただければと思います。

鈴木 会場のお二人から質問が出ました。答えられる範囲でご回答をお願いします。

喜多川 ご質問いただきありがとうございます。EVの業界内でどのように認識されているかはわかりませんが、私自身は地域のエネルギーを使ってEVを動かすことは非常に重要であると思います。そのためにも、いまなされている、さまざまな地域での試みを発展させていくことが必要になります。

植田 日本の自動車メーカーはEV化に向けてどうしていくのかという点について、なぜEV化が進まなかったのかということには、いくつか理由があります。そのひとつは、欧・米・中で一気にデジュール標準化が進んで、それに対応しきれなかったということです。予想以上に展開が早かったのです。では、それをなぜ予想できなかったのか。それは従来車、とくにハイブリッド車でそれなりに利益を得ていて、日本のハイブリッドの生産能力は世界のトップレベルであるという自負と自信がありました。そういった実績が、逆に、次の展開を遅らせてしまったということがあると思います。

そういったなかでEV化を一気に進めていくためには何が必要なのかというと、それぞれの自動車メーカーがいつまでにどれぐらいのEVを生産するのかという目標を明確に掲げて、それに向けてロードマップを明確にすることを、企業のリーダーシップで進めていかない限り、進んでいかないと思います。トヨタやホンダなどは、2～3年前と比べるとEVの目標を高く掲げるようになっており、その点では大きく前進していますが、一方ロードマップが明確ではないので、本当にこれができるのか不安が残されていることは確かです。

また、目標を明確にして、それに向けてロードマップとアクションプランを明確にし、これに向かって頑張っていけば、EV車の生産拡大は何とか進んでいこうと思いますが、その一方で企業としての収益を確保するためにハイブリッド車など収益源となる従来車もつくり続けられない状況にあります。このバランスの取り方はすごく難しいだろうとは思いますが。

テスラはもうEVだけでやっていますし、フォルクスワーゲンなどはヨーロッパの問題があるのでEV化率を急激に上げていかなければいけない、上げざるを得ない状態です。それと比べると、トヨタはまだハイブリッドをつくり続けられる状態にあるのは確かなので、今後、そこがプラスと出るかマイナスと出るかが難しいところだと思っています。

鈴木 ありがとうございます。時間がきましたので、ここでディスカッションを終わりたいと思います。喜多川先生、植田先生、参加者の皆様、ありがとうございました。(拍手)

