

日本の自動車産業の対米進出と貿易

——デトロイト近郊の日系サプライヤーの事業を中心として——

岡 田 良 徳

1. 本稿の意図・目的

本稿は、私の研究テーマの一つである各国の貿易構造の変動と展開を分析するにあたって、日本企業の進出や事業活動がどのような意味や影響力を持っているかを検討しようとするものである。すでに私は、太平洋の沿岸に面するいくつかの諸国において、そしてアジアでは台湾やシンガポールや中国において日本企業の進出や投資がそれぞれの地域の経済構造や貿易構造をどのように変化させてきたかを研究した¹⁾。また、オセアニアの先進国でも同様な研究を進めてきた²⁾。これまでの研究の経過を見れば、それぞれの地域で、日本企業のプレゼンスがそれぞれの経済の高度化や経済発展に多大の貢献をしてきたといえる。

さて、米国の場合はどうであろうか。私は、これまで準備を進めてきたが、2003年9月、デトロイト近郊を訪問し、いくつかの日系自動車企業を見学、インタビューし、実際に生産現場や関係者に接し、疑問を私なりに解決できた。ただ、自動車産業といってもいわゆる完成車のメーカーを対象とするだけでは不十分であり、多くの部品メーカーの共同作業の中から優れた製品が作られるのであり、非常に大きな裾野の産業を扱う必要があることを理解するのに時間がかかった。また、対米貿易といってもこれまでの研究の対象となった地域に比較して規模的に見ても質的に見ても大きすぎてこの小論ではカバーしきれないので、地域や産業また企業を多少限定して見ることにした。

米国は、戦後の日本経済に最も大きな影響を与えた国であり、米国の変化は日本にとって無視できないものであった。日本は、米国に対し輸出を拡大することによって経済成長を達成することができ、先進国の仲間入りを果たすことができたのである。このようにして日本経済は、輸出拡大の目標を所得が高く、障壁の低い対米対欧にあわせて経済構造を作り上げてきたのである。こうして輸出拡大を続けていくなかで貿易摩擦が生じてきたのも周知の事実である。貿易摩擦は、それまでの日米貿易を大きく変化させる契機となった。特に家電や自動車の産業にとっては国際化・現地化による企業体質の変化を経験することとなったのである。

本稿では、私のこれまでの研究をもとにして、米国経済への輸出依存から貿易摩擦が生じた背景や経過について自動車産業を中心に検討する。次に、対米企業進出が日本経済と米国の経済に

どのような影響を与えたか、を考察する。さらに、自動車産業にとって重要な日系部品サプライヤーと日本の最終完成メーカーとの関係、また米国メーカーとの関係やその意味を分析しようとする。最後に、デトロイト郊外に進出した日本企業の構造とその実態、また事業展開の課題と若干の展望について検討を試みたい。

本稿を作成するにあたり、私の小学時代からの友人、Ogihara America Corporation 社長、荻原登紀雄氏には種々の手配、ご指導をいただいた。また、同社副社長 Henry Soneoka こと曾根岡秀夫氏には連日、JETRO、TOYOTA、デンソー、神戸製鋼などの現地日系企業での聞き取り調査に同席し、解説・通訳など過大なご協力をいただいた。また、このほかの現地の日系企業の方々にも多くのご指導をいただいた。これらの関係者のご指摘、ご苦勞に対し謝意を表すものである。

2. 自動車貿易と貿易摩擦の経過

戦後の日本の貿易は、繊維や雑貨の輸出から始まり、やがて鉄鋼や造船、テレビや家電製品の輸出が増大した。日本の主な輸出相手国は米国であったが、相手国米国の日本製品に対する評価は、当初はそれほどでもなかった。メイド・イン・ジャパンと香港製品は安かろう悪かろうという、部類に属する製品といえたのである。しかし、輸出を続けるうちに次第に製品が改良され、評価が高まるようになった。それとともに貿易黒字もふえ、貿易摩擦あるいは通商摩擦が発生するに至った。ところで、日本の自動車産業は、1960年代に入ると当時の高度成長による所得増大とともにその基盤を確固たるものとして築き始める。70年代に入ると乗用車の対米輸出が増えはじめる。日本の自動車産業にとってラッキーだったのは73年の石油危機により米国での相対的に小型の自動車が売れ始めたことである。この70年代の日本の自動車産業の米国市場への大量輸出は米国自動車産業、特にビッグスリーに深刻な打撃を与えたといわれる。79年80年頃になるとビッグスリーの経営状態は悪化し、赤字経営となった。小野浩氏は、当時の状況を理解するために、トヨタ・日産と米国ビッグスリーの労働生産性と一人当たりの生産台数を比較している。すなわち「70年から80年の10年間で、トヨタと日産でそれぞれ20%程度上昇している。これに対してGMは12%と比較的高いが、フォードは9%、クライスラーでは大幅に低下している。この結果、ビッグスリー全体では10年間で5%の伸びでしかない。このような相違は、一人当たりの生産台数において著しい。トヨタは、1970年を100とすると、75年、80年にそれぞれ30%、および90%近く上昇している。日産も10年間で56%上昇しており、二つのメーカーの平均伸び率は、63%である。これに対してGMおよびフォードはともに75年から80年にかけて伸び率を減少させ、ビッグスリー全体では10年で2%の伸びに過ぎない。」³⁾このようにして、日米の労働生産性の推移やその他の分野での日本のコスト削減努力が日本車の価格低下に結びつき、一方で米国メーカーの価格は上昇した。

自動車貿易摩擦は、それまでの通商摩擦とは少し違っていた。1950年代の中頃から繊維貿易摩擦が発生したが、このワングラー・ブラウス事件という繊維製品のダンピングが、輸出自主規制につながって行った。また、雑貨、鉄鋼、テレビなどの摩擦はダンピングによる安売り攻勢であった。日本の場合、産業単位で集中豪雨的に企業間の国内競争が外国に、特に米国や欧州に持ち込まれるという意味では相手国から見れば迷惑なものであった。繊維や鉄鋼の場合、輸出自主規制という形で日本側が輸出を抑制することによって解決がなされた。また、テレビやVTRは現地生産という形で輸出が削減された。自動車の場合、電機や工作機械などと同様に加工組立型産業であり、これに続いて起こる半導体、コンピューターなどの先端技術産業とともに米国の重要産業になっていて雇用ばかりでなく国家の将来にもかかわってくる摩擦だということである。これらの背景としては単に日本経済の成長・成熟というだけでなく、70年代の石油危機を乗り越えた日本経済の質的变化によるものと指摘できる。エネルギー価格の上昇は、日本の重化学工業の国際競争力を弱めて、省エネ型の加工組み立て型産業や先端技術産業に転換させる契機となったのである。この日本の対米輸出急増の摩擦製品の一つとして自動車があったのである。

この小型自動車の輸出急増の事態を米国側から見るとどのようなことが言えるであろうか。鈴木直次氏は、この原因について次のように言う。「第一に、米国企業の小型車生産能力は70年代を通じてかなり不足していた。利益の上がらない小型車は他社に委ね、ビッグスリーは、大型車に特化した。第二に、ビッグスリーの70年代小型車が、価格、性能、品質、いずれにおいても輸入車を凌駕しえなかった。しかし、さらに重大だったことは、80年代に入ると日本車が中型車や高級車でもシェアを伸ばしたことだった。」⁴⁾ついに80年に米国は、生産台数世界一の座を史上初めて日本に譲った。クライスラーを筆頭にビッグスリーは、深刻な資金難に陥り、lay off（一時解雇）も相次いだ。このように自動車貿易摩擦が深刻化し、81年5月には日本の乗用車輸出の自主規制が発表され、これが94年3月末の打ち切りまで意外に長い間続くことになったのである。

米国の消費者はセカンドカー需要増大と石油危機の結果、これまでの石油を消費する大型車から次第に小型の省エネルギー型の自動車を選ぶようになったが、米国メーカーはこれに十分な対応ができなかったことが日本メーカーに幸いした。日本車の対米輸出が急増することにより、日本のメーカーは、81年、繊維、鉄鋼、テレビなどで実績のある輸出自主規制（Voluntary Export Restraint）を採用し、これにより事態の沈静化を待ち続けた。しかし、日本側の期待にもかかわらず、この自動車産業の対米輸出自主規制は思いがけず長期化し、日米両国のメーカーばかりか米国の消費者にも大きな影響を与える結果となった。日本側の輸出量が供給者のカルテル行為により制限されるということは、需要が増加しつつあることをみれば、日本車に対する超過需要が発生するということである。日本車の安売り競争はなくなり、価格は大幅に上昇することになった。輸出台数は制限されているなかで需要が増大しているわけであるから、メーカーは付属品を高級化し、車の大きさを大型化し、米国車に近い高級車・大型車を輸出することになったのは皮肉なことであった。「自動車の対米輸出自主規制は、割合に緩やかであった。乗用車輸出制限台数は、81年度の185万台から85年度には230万台に拡大され、92年度には165万台に引き下げられた。

輸出自主規制の常として、輸出車の値上がり益は日本企業の手に入った。]⁵⁾

日本の輸出自主規制の結果は、日本の自動車メーカーの利益の増大ばかりでなく、米国メーカーの利益をも増大させたのであった。米国の消費者の犠牲の上に、米国自動車産業と米国労働者はその地位を守ることができたといえるのである。日本の自動車メーカーは単に利益を得ただけでなく、その後の質的転換への契機を手に入れた。すなわち、日本車は、米国市場での価格競争の動機は弱められた。日本メーカー同士の米国市場でのダンピングの必要はなくなり、大型車、高級車での米国メーカーとの競争を指向し、新たな舞台でのシナリオを必要としたのである。

大型化・高級化に続いて日本車のメーカーが目指したのは現地生産の拡大であった。従来から日本企業は海外進出に消極的ではあったが、自動車産業の場合も例外ではない。「ホンダは自主規制開始の一年前80年には米国政府の動きを事前に察知して決断した。日本国内では90年代前半まで日産、三菱自工に次ぐ4位のメーカーではあったが、80年代前半まで米国では知名度が高かった。その理由は、米国進出が早かったからである。トヨタの進出は1984年にGMとの合弁会社NUMMIで、カローラを現地生産したのが始まりである。自社工場を持ったのは、88年のケンタッキー工場(TMMK)が最初である。これは82年に自社のオハイオ工場(HAM)でアコードの生産を開始したホンダより6年遅れていることになる。日産は、83年にピックアップトラックを生産するテネシー工場を立ち上げている。]⁶⁾ホンダの場合には、国内の販売シェアのままでは将来の拡大のチャンスを逃すと見て、米国市場に賭けて一気に逆転を狙ったものと推測される。リスクを恐れず果敢に攻めの経営を展開した結果、米国市場での知名度を確保し、将来の飛躍の契機を得たのである。これに対してトヨタの場合は、堅実な守りの姿勢が目立つ。特に海外展開の初期段階はそうだった。トヨタ・テクニカルセンターに隣接するミシガン大学のジェフリー・ライカー教授は言う。「トヨタは、その手法の米国への移植について当初は非常に神経質だった。トヨタ生産システムに基づく最初の完全な組立工場は、GMとの合弁会社であるNUMMI(New United Motor Manufacturing Inc.)であった。トヨタは、米国企業であるGMの経験を利用するためGMと手を組んだ。米国という日本とは文化がまるで違う環境下で、トヨタ生産システムがうまく定着するか懸念されたのは事実である。立ち上げの当初から、NUMMIはGM社内でも最高の業績を上げた工場になり、トヨタの日本の工場に迫ったほどだ。少なくともNUMMIはGMの工場よりもトヨタの工場の業績に近かった。トヨタはその後、ケンタッキー州ジョージタウンに自社工場を建設し、NUMMI以上の成功を収めた。それ以上に驚かされるのは、トヨタがミシガン州アンアーバーのトヨタ・テクニカルセンターにその製品開発能力を移植することに成功したことだ。ここでは、大半が米国人であるスタッフが新車を開発していた。これでトヨタウエイが日本以外に移植されることが証明された。確かに米国内のトヨタの工場や製品開発プロセス、物流システムは非常にうまく機能している。とはいえ、日本のトヨタのレベルには達していない。トヨタウエイは日本において最も成熟した状態にあり、日本以外の国は下級生のようなものだ。]⁷⁾この説明は、トヨタに対する賛辞に満ちており、実際にはもう少し割り引いて評価すべきであるが、それほどにトヨタの成長は着実にライバル企業の不運や経営環境に恵まれていたとい

うことであろう。

ところでその間、日米自動車貿易摩擦は激しさを加えていた。1989年、ブッシュ（父）大統領は日米構造協議（Structural Impediments Initiative）の開催を提案した。ここで米国は日米貿易不均衡是正を目的とした。日本側は、協議の議題として米国の低貯蓄率と過剰投資が米国の貿易赤字の原因であるとして是正を要求した。また、米国側は、日本の流通制度、投資障壁、土地利用などを取り上げた。最終報告では、日本側措置として大規模小売店舗法（大店法）の大幅緩和や公共事業の新10ヵ年計画策定を、米国側措置として財政赤字削減など合計13分野での構造改善策を取りまとめた。また、その後92年の事後点検会合で日本側は、排他的商慣行の是正、政府調達手続きの簡素化を表明、米国側も財政赤字削減などを約束した。しかし、それでも米国側は対日貿易赤字の解消に向けて攻勢を緩めず、1993年クリントン政権は、宮沢首相と共同で声明を発表し、構造協議に代わる新たな通商交渉の枠組みとして日米包括経済協議（US-Japan Framework Talks on Bilateral Trade）を設立した。米国側は、個別品目ごとの日本市場でのシェア拡大を狙って強硬な姿勢で協議に臨んだ。協議の内容は、マクロ経済、環境等地球的展望に立った協力、個別セクター問題・構造問題、の3分野から構成されていた。個別分野の優先3分野のうち政府調達（電気通信、医療機器）、保険は数値目標を設定することなく、94年に決着したが、自動車・自動車部品については米国側が日本の自動車メーカーによる外国製部品購入の自主計画の上積みやディーラー数の明示など「数値目標」を求めてきたために難航した。すなわち、「日本の自動車メーカーによる自主的部品購入計画は、民間の自主的措置であり、購入計画の上積み改訂や新たな計画の発表を政府が求めることは、政府の責任の範囲外であり、かつ包括経済協議の対象外であるとの日本側の主張を巡って議論が繰り返されたが、94年に米国政府は一方的に補修用部品市場の規制について74年通商法301条に基づく調査を開始することを発表した。協議中断の後、内容を①補修用部品市場における規制緩和、②日本国内の日本企業および米国内のトランスプラントにおける外国製部品購入の機会、③外国製自動車の日本市場へのアクセス、の3分野とし、数値目標と政府の責任の範囲外の事項は協議対象としないことを条件に協議が再開された。しかしながら、米国側が日本メーカーによる外国製自動車部品購入の自主計画改定・上積みに加え、外国車を扱うディーラーの将来の数について数値目標を設定することに固執したため、95年橋本通産大臣（当時）とカンター通商代表の協議が行われたが決着しなかった。これを受け、米国政府は、通商法301条に基づく調査で、日本の自動車補修部品市場が米国製部品の参入を制限しているとのクロ決定を行い、日本製高級車の輸入に対する100%関税の賦課を提案するなどの発表を行った。これに対し、日本側は協議を要請、WTO協定上の問題点を提起した。」⁸⁾

このように、日米間の自動車貿易摩擦は、前代未聞の激しいやり取りに終始した。それまでの米国市場における日本車の攻勢ばかりでなく、日本市場の開放をめぐって94年通商法をもちだし、日本政府の不公正行為、政策、慣行に対し報復措置を取ろうとしたのであった。日本側も第三国の豪州の参加を得て協議を行った。また、これと並行して、ジュネーブで閣僚会議を行った結果、米国側の一方的措置の発効期限の直前になってようやく妥結に至った。日米両国は、①WTO協

定をはじめとする国際通商ルールを遵守すること、②数値目標を排除し、自由貿易と自由経済の原則を維持すること、③この決着に基づく措置はすべての貿易相手国に無差別に適用されること、が確認された。このように、相当激しく議論が展開され、しかも強硬な対日制裁措置が発動される直前になって、いかにも日本側の主張が通ったかのような米国側の譲歩があった背景には、日本の自動車メーカーが米国での増産を盛り込んだ自主経営計画を公表した、あるいは日本の車検制度の改正により米国メーカーの部品の参入が自由化されたなどのために最終的に合意に至ったのであった。激しい交渉ではあったが、日本側は半導体の貿易摩擦における反省もあって輸入の数値目標の設定には絶対反対の態度を貫き、ここに自動車の輸入自主拡大 (Voluntary Import Expansion) は回避されることになった。

最近の日米貿易は、表1と表2で示されている。最近になっても日本の対米輸出に占める乗用自動車の比率はほぼ四分の一を占めている。トラックや自動車部品、二輪自動車を含む輸送機械で見ると31%から40%を占めているその一方で輸送機械についての日本の対米輸入は、航空機を含んでも10%未満である。また、表1では、一般機械、電気機械に対し輸送機械の割合が高いのも多少とも気になる点である。自動車部品の輸出増は、部品メーカーの対米進出とともに増大している。電気機械のなかの自動車電装品という項目も増加しつつある。そのほか各種の機械や部品のうち現地調達できない物品がありこれらが含まれていると考えられる。表2は、機械機器の対日輸出がそれほどの割合ではないことを示す。米国は、食料品、原料品の対日輸出が多く、製品の輸出割合が小さい。また、輸出金額も日本の対米輸出と比較すると小さく、貿易収支は対日輸入超過を続けていることがわかる。

ここで、表2の乗用自動車の対米輸入の大きさについて、一言触れねばならない。それは、日本の対米投資の増加が将来の逆輸入を想定していたことである。80年代の対米投資からほぼ20年を経過した現在、問題は、日本の乗用自動車の対米輸入がビッグスリーからの輸入車を含めても輸入総額の1%程度であり続けていることである。たとえば、伊藤元重教授は「海外直接投資は、母国の貿易に影響を及ぼす。海外拠点を設定して間もない頃は、母国から部品や半製品、資本財の輸出が増大する。やがて海外生産の拡大のなかで、生産拠点からの逆輸入が増大する。」⁹⁾伊藤教授が、引用し説明に使っている通商白書は「先進国からの逆輸入車増加の背景には、海外仕様車を逆輸入することで車種構成を多様化し、ユーザーの嗜好に応える側面もある。今のところ日本への逆輸入は現地生産規模に対しほとんど無視できる量にとどまっている。ただし、今後は、車種に対するニーズの多様化と、生産の合理化という2つの要求を満たすため、海外と国内での生産分業もある程度は考慮されるものと考えられる。」¹⁰⁾また、小峰隆夫教授も「日本の企業が直接投資を行い現地生産が本格化することにつれて、日本からの輸出は現地生産に代替され、さらに部品の現地調達比率も次第に上昇し、日本への逆輸入が生ずることも考えられますので、この段階では直接投資が日本の黒字を減らす効果を発揮するものと考えられます。こうした効果を総合すると、直接投資は短期的には黒字を増やす方向に作用するが、中長期的には黒字を減らすという、いわば直接投資のJカーブが描けることとなります。」¹¹⁾彼らのいう逆輸入の貿易収支効

表 1. 日本の対米輸出 (主要品目)

(単位: 千ドル, %)

| 商品名 | 2000年 | | 2001年 | | 2002年 | | 2003年 | | 2004年 | |
|------------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| 輸出総計 | 149960054 | 100.0 | 127466045 | 100.0 | 125044190 | 100.0 | 121918085 | 100.0 | 133622221 | 100.0 |
| [食料品] | 439057 | 0.3 | 375477 | 0.3 | 421295 | 0.4 | 427885 | 0.4 | 453868 | 0.4 |
| [原燃料] | 596243 | 0.4 | 480391 | 0.4 | 379555 | 0.3 | 421891 | 0.4 | 578390 | 0.5 |
| [製品] | 148924753 | 99.3 | 126573782 | 99.3 | 124168880 | 99.3 | 120942740 | 99.2 | 132419621 | 99.1 |
| 化学用品 | 6562531 | 4.4 | 5569672 | 4.6 | 5830223 | 4.9 | 6512008 | 5.6 | 6945803 | 5.5 |
| 金属品 | 4244947 | 2.8 | 3526530 | 2.9 | 3144687 | 2.6 | 3125245 | 2.7 | 3661664 | 2.9 |
| (鉄鋼) | (1636561) | (1.1) | (1346507) | (1.1) | (1013268) | (0.9) | (873159) | (0.8) | (1210871) | (1.0) |
| 機械機器 | 122555899 | 81.7 | 98099144 | 81.0 | 96068175 | 80.8 | 92778681 | 80.1 | 106897776 | 80.0 |
| (一般機械) | (32773669) | (21.9) | (26628949) | (22.0) | (24850159) | (20.9) | (24479186) | (21.1) | (28179275) | (22.2) |
| (原動機) | (6865130) | (4.6) | (6521017) | (5.4) | (5914715) | (5.0) | (5626165) | (4.9) | (6055884) | (4.8) |
| (事務用機械) | (10546637) | (7.0) | (8618845) | (7.1) | (8706244) | (7.3) | (7491735) | (6.5) | (7962758) | (6.3) |
| (コンピュータ) | (6384093) | (4.3) | (5522338) | (4.6) | (4811910) | (4.0) | (3380009) | (2.9) | (3392789) | (2.7) |
| (金属加工機械) | (2571576) | (1.7) | (1907770) | (1.6) | (1578706) | (1.3) | (1604923) | (1.4) | (1834008) | (1.4) |
| (電気機械) | (34044330) | (22.7) | (23188634) | (19.1) | (20581085) | (17.3) | (20382718) | (17.6) | (23363889) | (18.4) |
| (重電機器) | (1512405) | (1.0) | (1330839) | (1.1) | (1216165) | (1.0) | (1076936) | (0.9) | (1237124) | (1.0) |
| (電気回路用品) | (2685446) | (1.8) | (1750138) | (1.4) | (1555641) | (1.3) | (1600668) | (1.4) | (2056777) | (1.6) |
| (映像機器) | (2876663) | (1.9) | (2081970) | (1.7) | (5274102) | (4.4) | (5943595) | (5.1) | (6140054) | (4.8) |
| (音響機器) | (1411556) | (0.9) | (836104) | (0.7) | (729907) | (0.6) | (535233) | (0.5) | (558727) | (0.4) |
| (通信機器) | (4134408) | (2.8) | (2422954) | (2.0) | (1577693) | (1.3) | (1418322) | (1.2) | (1647076) | (1.3) |
| (半導体等電子部品) | (7578391) | (5.1) | (4370481) | (3.6) | (3079612) | (2.6) | (2626556) | (2.3) | (2999381) | (2.4) |
| (自動車用電装品) | (663948) | (0.4) | (585512) | (0.5) | (653519) | (0.5) | (949530) | (0.8) | (1099198) | (0.9) |
| (電気計測機器) | (2506651) | (1.7) | (2049331) | (1.7) | (1815225) | (1.5) | (2064294) | (1.8) | (2525649) | (2.0) |
| (コンデンサー) | (1056857) | (0.7) | (535878) | (0.4) | (407891) | (0.3) | (364322) | (0.3) | (439606) | (0.3) |
| (輸送機械) | (47205718) | (31.5) | (41621239) | (34.4) | (46440987) | (39.1) | (44510853) | (38.4) | (46018500) | (36.2) |
| (乗用自動車) | (34299104) | (22.9) | (30380907) | (25.1) | (35174131) | (29.6) | (32321199) | (27.9) | (32323739) | (25.5) |
| (トラック) | (643564) | (0.4) | (472371) | (0.4) | (532800) | (0.4) | (568691) | (0.5) | (796037) | (0.6) |
| (自動車部品) | (8212693) | (5.5) | (6681381) | (5.5) | (7111069) | (6.0) | (7871383) | (6.8) | (9063288) | (7.1) |
| (二輪自動車) | (1954649) | (1.3) | (1902068) | (1.6) | (1875801) | (1.6) | (1822390) | (1.6) | (2121222) | (1.7) |
| (航空機) | (1409914) | (0.9) | (1416613) | (1.2) | (1024587) | (0.9) | (1251829) | (1.1) | (836857) | (0.7) |
| (精密機械) | (8532183) | (5.7) | (6660322) | (5.5) | (3607392) | (3.0) | (3405924) | (2.9) | (4029281) | (3.2) |
| その他 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

出所: 経産省「通商白書」2001年版～2005年版より作成。

表 2. 日本の対米輸入 (主要品目)

(単位:千ドル, %)

| 商品名 | 2000年 | | 2001年 | | 2002年 | | 2003年 | | 2004年 | |
|------------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|-----------|--------|------------|--------|
| | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % | 金額 | % |
| 輸入総計 | 80969823 | 100.0 | 63170516 | 100.0 | 57825454 | 100.0 | 58924381 | 100.0 | 62510644 | 100.0 |
| 〔食料品〕 | 15967767 | 19.7 | 12959138 | 20.5 | 12161273 | 21.0 | 13154110 | 22.3 | 12933259 | 20.7 |
| 肉類 | 4174985 | 5.2 | 3358140 | 5.3 | 2489078 | 4.3 | 3082255 | 5.2 | 1625367 | 2.6 |
| 魚介類 | 2169217 | 2.7 | 1384791 | 2.2 | 1323924 | 2.3 | 1215282 | 2.1 | 1323168 | 2.1 |
| 穀物, その調度品 | 3216513 | 4.0 | 2601370 | 4.1 | 2895105 | 5.0 | 3195980 | 5.4 | 3988317 | 6.3 |
| 果実 | 1070987 | 1.3 | 969415 | 1.5 | 922349 | 1.6 | 896767 | 1.5 | 969222 | 1.6 |
| 〔原料品〕 | 7747536 | 9.6 | 3596200 | 5.7 | — | — | — | — | — | — |
| 金属原料 | 808059 | 1.0 | 309985 | 0.5 | 195605 | 0.3 | 252918 | 0.4 | 388352 | 0.6 |
| 採油用種子類 | 1436937 | 1.8 | 884181 | 1.4 | 928881 | 1.6 | 1147453 | 1.9 | 1262687 | 2.0 |
| (大豆) | (975819) | (1.2) | (863405) | (1.4) | (911408) | (1.6) | (1123976) | (1.9) | (1249265) | (2.0) |
| 木材 | 2917212 | 3.6 | 980750 | 1.6 | 735585 | 1.3 | 743402 | 1.3 | 801761 | 1.3 |
| パルプ | 1380544 | 1.7 | 415740 | 0.7 | 360679 | 0.6 | 386491 | 0.7 | 395983 | 0.6 |
| 〔鉱物性燃料〕 | 1750302 | 2.2 | 765783 | 1.2 | 755668 | 1.3 | 795239 | 1.3 | 1481568 | 2.4 |
| 〔製品〕 | 55449358 | 68.5 | 45861794 | 72.6 | — | — | — | — | — | — |
| 化学品 | 7629914 | 9.4 | 6670176 | 10.6 | 6458608 | 11.2 | 7056289 | 12.0 | 7801754 | 12.5 |
| 機械機器 | 36364975 | 44.9 | 30167742 | 47.8 | 27668225 | 47.8 | 27298579 | 46.3 | 29221749 | 46.7 |
| (一般機械) | (12118855) | (15.0) | (10927107) | (17.3) | (9724777) | (16.8) | (9137484) | (15.5) | (10125260) | (16.2) |
| (原動機) | (2952810) | (3.6) | (3086228) | (4.9) | (3447132) | (6.0) | (3138419) | (5.3) | (3340924) | (5.3) |
| (事務用機械) | (5319551) | (6.6) | (4543585) | (7.2) | (3418705) | (5.9) | (3000203) | (5.1) | (2968626) | (4.7) |
| (電気機械) | (16072826) | (19.9) | (12415472) | (19.7) | (10113543) | (17.5) | (9754357) | (16.6) | (10491313) | (16.8) |
| (半導体等電子部品) | (5699103) | (7.0) | (4303275) | (6.8) | (3963813) | (6.9) | (3938304) | (6.7) | (4138278) | (6.6) |
| (輸送機械) | (4683381) | (5.8) | (3401167) | (5.4) | (4872717) | (8.4) | (5446057) | (9.2) | (5298052) | (8.5) |
| (乗用自動車) | (1028143) | (1.3) | (623738) | (1.0) | (583986) | (1.0) | (589559) | (1.0) | (575672) | (0.9) |
| (航空機) | (1554652) | (1.9) | (1635515) | (2.6) | (3015525) | (5.2) | (3800204) | (6.4) | (3776177) | (6.0) |
| その他 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

出所: 経済産業省編「通商白書」2001年版~2005年版より作成。

果は、果たしてありうるのかが疑問になってきている。デトロイト近郊の日本企業を訪問しヒアリングを行った段階ではまだ対日輸出には至らない。それどころか各企業は現地調達できないものを含めて輸入の必要を認めている。また、ノーバイ (NOVI) というデトロイトから6番目のかつての駅馬車の停車場は、ナンバーVI (No. 6) を意味するが、日本人の多い街で知られる。自動車関連の企業の従業員・出張者が多く日本食レストランや日本の日用品であふれている。これを見ると、日本様式にあふれ、日本にいるかのような錯覚に陥るほどである。逆に日本製品が相当輸入されているのがわかる。もちろん、海外拠点を設立した時期や産業の特性、進出先などによっても異なるが、①自動車の場合は、まだ、対米進出が続いており、工場の機械類や原料・半製品などに日本製品が含まれることが多い。これは日本の貿易収支黒字要因である。②逆輸入の自動車の場合、たとえば米国では右側通行で、左ハンドル、方向指示器などの運転席の仕様が国内運転用と異なる。運転しにくく需要は増大しにくい。自動車というのは、米国では現地生産用の商品である。③日本では、現在、ベンツ、BMW、フォルクス・ワーゲンなどのドイツ車に人気があり、米国車はそれほど人気がない。ましてや米国产の日本車にはそれほどの需要があるとは思われない。④将来、新たな開発がなされ、新デザインが好評を得れば輸入が増えるが、今のところ国産車が外国産のトヨタ、日産、ホンダ車より劣るとは思われない。こうして、当面は逆輸入車の輸入は増えず、したがって自動車の貿易収支は、しばらくの間は対米黒字が続いていくと考えられる。

3. 日系部品サプライヤーと進出自動車産業

自動車産業といってもいわゆる自動車メーカーは、その相当な部分を部品メーカーに依存しているのが通常である。一つの自動車を構成する部品数は約2万ともいわれ、またはボルトまでいれると約3万ともいわれる。最近、ますます自動車メーカーはコスト削減の必要があつて、部品サプライヤーに依存する傾向があるし、サプライヤーはその規模を拡大している。また、複数の部品をセットとして納入するモジュール化が進行している。モジュール化は、自動車メーカーにとっては、取引する一次サプライヤーの数を絞り込むとともに組み立て工程の単純化を通じて効率性を高め、コストダウンを可能にする。こうしてメーカーとサプライヤーの関係は緊密化していく。

表3は、デトロイト近郊のミシガン州に進出した主な日本企業を摘出したものである。自動車メーカーと部品サプライヤーのうち大規模な投資を示したものである。これらの企業は、日米両国の相互理解や親善の促進に、地域の雇用や生産に貢献してきている。その大部分が商工会を結成し現地に密着した組織として活躍する。そのデトロイト日本商工会 (JBSD=Japan Business Society of Detroit) の会員企業数は、2000年3月現在で236社の法人会員で構成され、なかには銀行、商社、航空会社なども含まれているが、そのうち160数社が部品サプライヤーである。この日本商工会が結成されたのは、1973年のことだといわれる¹²⁾。

デトロイトで日本の自動車企業を調査した榎泰邦氏は、代表的部品サプライヤーとして、現地米国の自動車メーカーからの部品供給の要求が多い企業として、オギハラ・アメリカ、デンソー、矢崎総業、曙ブレーキを挙げている。本稿では特にこのオギハラ・アメリカ・コーポレーションを取り上げてみる。日本本社の創業者は米国現社長荻原登紀雄氏の父、荻原八郎氏である。「1951年に群馬県太田市に荻原鉄工所を創立、金型製作を開始した。84年に米国ミシガン州ハウエル市にオギハラ・アメリカ・コーポレーションを設立、現在の社名は、株式会社オギハラ、社長は佐伯俊秀氏である。」¹³⁾中島飛行機の技術者であった八郎氏は戦後、ホンダや富士重工の金型を製作していたが、その後技術を向上させ、米国からの評価も高まる。その後、会社は長男の荻原栄一氏が引き継ぎ、次男(現在は、会長と副会長)とともに事業を拡大する。三男の登紀雄氏は米国など海外工場を担当。「オギハラ・アメリカは米国進出の当初からフォードと一体化し、一貫してフォードの系列企業としてのステータスを維持している。96年にベンツのアラバマ州トラック工場が生産を開始してからは、ベンツとの取引が55%とフォードの35%を上回っているが、それまではフォードとの取引が70%と圧倒的なシェアを占めていた。金型は加工組み立て産業の根幹である。自動車一モデルで約400の金型が必要である。クロームを含む鋼できており、一度作ればその車種の生産が続く限り同一金型を使い、差し替えはしない。一つの金型の平均コストが10万ドルというから経費的にもおいそれと替えられない。荻原本社は、当時の年間売上高に相当する150億円を投資し、フォードのリンカーン組立工場のあるウイクソム工場の近くのハウエル市にプレス加工工場を建設する。現在、リンカーン、ムスタングを受注している。プレス加工は品質管理が重要で、金型の間にはほんの小さなゴミが入ってもプレスによって16倍の面積に広がる。金型の精度が落ちれば当然ボディーも歪んでくるし、鋼板の切断もスパツといかず、引きちぎられたようになる。現在では、GMもクライスラーもまた、欧州オペルも荻原本社とオギハラ米国からの技術指導の要請がなされている。」¹⁴⁾まさに、荻原本社とオギハラ・アメリカの場合には米欧の自動車メーカーからの信頼が厚く、世界のオギハラとして飛躍しているといえるのである。米国のオギハラ・アメリカは、日本の荻原本社の製作した金型を横浜に運び、ここから船で太平洋を渡し、パナマ運河を経て米国の南部へ、さらに陸揚げし、鉄道でミシガンのオギハラ・アメリカへ持ち込み、広大な工場の内部に鉄道引込み線を持ち、ここから工場へ、工場内には発電施設もあり、また、小松製1600トンプレス、小島製2000トンプレス、石播製2000トンプレスなどによりスタンピングが行われ、ボデーパネルの一部アッセンブリーがなされる。こうした工場は海外に6社7工場あり、それぞれが日本国内の5工場のいずれかとの連携を持っている。米国ではミシガンとオクラホマ、メキシコではモントレイ工場、タイではバンコク工場、台湾では台北工場、英国ではテルフォード工場、中国では上海工場である。

デンソーの場合は、米デルファイ、独ボッシュ、米ビステオンにつぐ自動車部品売り上げ実績を持つ。デンソーの事業は、カーエアコン製造が中心で、ヒーター、電気・電気制御系統、燃料系統、ラジエーター、計器類、フィルター等々広範囲である。本社は、愛知県刈谷市にあり、旧名は日本電装の名で親しまれた。トヨタ系サプライヤーといわれるが、米国では、94年当時ピッ

表 3. デトロイト近郊への日系自動車企業の進出の例

| 日本側企業名 (出資比率) % | 現地法人名 (操作開始年) | 資本金 US ドル | 従業員 (日本側派遣者) | 事業内容 |
|--|--|--------------|-----------------|---|
| ・ アイシン精機(海) 100% | AISIN WORLD Corp. of AMERICA, 2001.1 | 1,700万 US\$ | 128 (36) | 北米アイシングループの長期事業計画、 技術開発 |
| ・ アドヴァイクス 100% | Advics North America Inc., 2002.1 | 1,500万 US\$ | 60 (一) | 自動車用ブレーキシステム及びコンポー ネントの開発・販売 |
| ・ 曙ブレーキ工業 100% | Akebono Corp., 1998.8 | 2,800万 US\$ | 210 (30) | 北米子会社の統括・研究開発・販売 |
| ・ マツダ 50% | Auto Alliance International Inc., 1987.9 | 7.6億 US\$ | 一 (一) | 自動車の製造・販売 |
| ・ (現)Ford Motor Co. 50% | | | | |
| ・ ミツバ 80% | CME Corp., 1988.4 | 3,000万 US\$ | 607 (20) | 自動車部品の開発・製造・販売 |
| ・ (海)American Mitsuba Cop. 16.67% | | | | |
| ・ デンソー 100% | Denso International America Inc., 1986.7 | 2.26億 US\$ | 609 (117) | エアコン・電装品等の販売, 自動車部品 の研究, 米国子会社の統括・運営 |
| ・ 佐賀鉄工所 45% | Dexter Fastener Technologies Inc., 1990.4 | 1,660万 US\$ | 200 (9) | 自動車エンジン用高強度ボルトの製造 |
| ・ (現)Textron 50% | Eaton Inoac Co., 1989.4 | 2.2億 US\$ | 900 (5) | 自動車用外装部品の製造・販売 |
| ・ イノアックコーポレーション 50% | | | | |
| ・ (海)Inoac USA Inc. 49% | | | | |
| ・ (現)Eaton Corp. 51% | Hino Motors Sales USA Inc., 1981.9 | 2,200万 US\$ | 34 (3) | 日野トラックの販売 |
| ・ 日野自動車 50% | | | | |
| ・ 三井物産 12.5% | Huron Precision Parts Corp., 2002.5 | 1,400万 US\$ | 38 (4) | カーエアコン用クラッチ部品等の自動車 部品の製造・販売 |
| ・ 小倉クラッチ 20% | | | | |
| ・ (海)Ogura Corp. 80% | | | | |
| ・ スタンレー電気(海)Stanley 86% | II Sanley Co. Inc., 1987.5 | 4,310万 US\$ | 842 (一) | 自動車照明電装品, 自動車電子部品の製 造・販売 |
| ・ Electric Holding of America Inc. 14% | | | | |
| ・ 極東貿易 100% | Isuzu Motors America Inc., 1975.6 | 4.06億 US\$ | 228 (一) | 北米SUVビジネスの統括管理, 車両開 発 |
| ・ いすゞ自動車 100% | | | | |
| ・ 光洋精工(海)Koyo Corp. of USA 100% | Koyo Steering System of North America, Inc., 1988.4 | 3,213万 US\$ | 7 (7) | 持株・統括会社 |
| ・ 豊田自動織機 60% | Michigan Automotive Compre ssor, Inc., 1990.6 | 1.46億 US\$ | 879 (23) | コンプレッサ, クラッチの製造 |
| ・ デンソー 40% | | | | |
| ・ 日本精工 100% | NSK Corp., 1973.3 | 1.01億 US\$ | 1,431 (3) | 軸受の製造・販売 |
| ・ 不二越 100% | Nachi America Inc., 1962.8 | 5,616万 US\$ | 101 (1) | ベアリング, 切削工具などの販売 |
| ・ 日産自動車(海)Nissan North 100% | Nissan CR Corp., 1989.7 | 2,800万 US\$ | 一 (一) | 自動車および部品の販売 |

| | | | | |
|---|--|--|---|---|
| America, Inc. 100% ・日産自動車(海) Nissan North America Inc. 100% ・オギハラ 94% 伊藤忠丸紅鉄鋼(海) Marubeni-Itochu Steel America Inc. 5% 伊藤忠丸紅鉄鋼 1% ・伊藤忠丸紅鉄鋼(海) Marubeni-Itochu Steel America Inc. 50% (現) Kastle Steel 50% ・豊田合成 100% | Nissan Technical Center North America Inc., 1983.7 Ogihara America Corp., 1987.6 RSDC of Michigan LLC, 1998.9 TG North America Corp., 1999.4 Tower Automotive Inc., 1993.4 Toyota Technical Center, USA Inc., 1977.6 Yazaki North America Inc., 1966.12 Yorozu American Corp., 1997.8 Yorozu Automotive North America Inc., 2002.1 Set Enterprises Inc. 設立年度不明 Nissinbo Automotive Corp., 1995.4 Ogura Corp., 1988.1 Musashi Auto Parts Michigan Inc., 1985.9 | 1,600万 US \$ 3,000万 US \$ 2,176万 US \$ 1.09億 US \$ 4.13億 US \$ — — 1.03億 US \$ 3,200万 US \$ 2,000万 US \$ 2,120万 US \$ 8,800万 US \$ 1,548万 US \$ 1,200万 US \$ | — (—) 749 (8) 340 (0) 225 (35) — (—) 684 (—) 1,738 (77) 23 (7) 115 (5) 387 (—) 80 (9) 108 (7) 342 (8) | 車両開発, 技術調査, 基礎研究 自動車部品のプレス加工およびアッセンブリ GM 向け鋼材の販売・加工 統括(持株)会社, 自動車部品の設計・開発・評価および販売 自動車部品の製造・販売 自動車技術の研究・開発 自動車用計器, 自動車用ワイヤハーネスの販売 自動車部品関連の開発・販売 自動車用サスペンションモジュールの組立および関連部品の製造・販売 自動車部品・外板等向鋼材加工 自動車用摩擦材の製造・販売 カーエアコン用クラッチの製造・販売 自動車等部品の製造・販売 |
| ・ヨロズ 30.77% ・トヨタ自動車 80% (海) Toyota Motor Sales USA Inc. 10% デンソー 5% アイシン精機 5% ・矢崎総業(海) Yazaki International Corp. 100% ・ヨロズ 100% ・ヨロズ(海) Yorozu American Corp. 100% ・住友商事(海) Sumitomo Corp. of America 36% 住友商事 9% (現) Sid E. Taylor 51% (現) Noble International Ltd. 4% ・日清紡 100% ・小倉クラッチ 68.64% 他 31% (現) 現地 0.36% ・武蔵精密工業 65% ホンダ(海) American Honda Motor Co., Inc. 35% | | | | |

出所: 東洋経済編「国別編 海外進出企業総覧2005」より作成。

グスリー向け販売が50%を越えていた。北米本社は、デトロイト、サウスフィールド地区のデンソー・ドライブにあり、最新のR&D施設を有している。100人を超える日本人が働き、社員食堂も日本以上に和食を揃え、私もご馳走になったが、米国であることを忘れるほどである。

矢崎総業は、1966年米国進出し、ビジネスを展開している。主要製品は、ワイヤーハーネス、計器、電子部品、スイッチなどを開発、製造、販売している。特に「ワイヤーハーネスの分野では世界でNo. 1の地位を有している。日本での市場占拠率は50%、北米でも、GMの旧パッカード事業部、フォード系のUTAを抑えてトップの座にある。ワイヤーハーネスは、自動車の神経系統である電線の束である。自動車のハイテク化が進むにつれて電線の本数は増える一方で、クラウン・クラスでは太い部分で600本にもなる。自動車の軽量化が課題の中で無視できない重さになっている。今後は光ファイバーや多重通信の活用が開発の重要課題となっている。近年、日系自動車企業の北米現地生産が増大化するのに従い、日系工場への売り上げも拡大しているが、それでもクライスラー、フォード向けが依然62%を占めている。」¹⁵⁾

曙ブレーキは、1986年、ケンタッキーにGMと合弁でAMBRAKEを設立、さらに96年、フォードとの取引を中心としたAMAK BRAKEを設立した。もちろん日本では、業界1位で35%の占拠率を持つが、北米での売り上げは、GM、サターンとフォードの3社で売り上げの50%以上を占める。ミシガンでは北米本社と研究開発拠点を設置し、ブレーキと摩擦材の開発、設計、試験評価を行っている。

以上、本稿の範囲を少し超えて米国自動車産業への部品供給に活躍している日本のグローバル企業を紹介してきたが、このほかにも優良企業は多数あり、紹介しきれない。表3は、デトロイト近郊での進出日本企業の大規模な投資を示した。ミシガン州以外にあるものや金額の小さな投資については掲載できない企業もある。一部重複する企業もあるが、以下のサプライヤーも優良で米国活躍企業である。すなわち、日本発条はスプリング、旭硝子は自動車ガラス、東海ゴムは燃料ホースという具合である。アイシン精機は機関係、駆動系、走行系の部品、カルソニックは空調、熱交、排気のシステム、クラリオンはカーステレオなどで、鉄鋼、内装、タイヤ、樹脂、その他各種部品供給者が現地展開している。

4. 日系自動車企業の米国展開の課題と展望

日系自動車企業の米国展開の課題の第一は、部品メーカーおよびこれを支えるメーカーの米国進出が依然として増加していることと、これら企業が米国での存在感を増していることである。表4と表5は、進出先の地域別投資金額と件数、さらに米国での業種別の投資先を示している。対中投資は増加しているが、伝統的には米英に対する金額が多いのは、市場が大きくこれらの国が輸入よりも現地生産を歓迎しているからである。米国では、商業、金融、保険、サービス業に対する投資も多い。製造業投資では、化学、機械、電機、輸送機などが活発であることがわかる。自動車部品サプライヤーの米国企業への供給は増加する一方で、日本から米国への部品輸出は、

表 4. 日本の対外直接投資 (地域別)

(単位: 件, 億円, %)

| 国名 | 1999年度 | | 2000年度 | | 2001年度 | | 2002年度 | | 2003年度 | |
|--------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|
| | 件数 | 金額 % | 件数 | 金額 % | 件数 | 金額 % | 件数 | 金額 % | 件数 | 金額 % |
| 米国 | 350 | 24,868 33.4 | 272 | 13,413 25.0 | 205 | 7,970 20.2 | 224 | 10,014 22.3 | 198 | 11,955 29.3 |
| 英国 | 171 | 13,070 17.6 | 281 | 21,155 39.4 | 48 | 4,955 12.5 | 31 | 5,378 12.0 | 25 | 2,017 4.9 |
| 中国 | 76 | 838 1.1 | 102 | 1,099 2.0 | 187 | 1,802 4.6 | 263 | 2,152 4.8 | 332 | 3,552 8.7 |
| 香港 | 75 | 1,083 1.5 | 51 | 1,034 1.9 | 37 | 370 0.9 | 32 | 253 0.6 | 36 | 447 1.1 |
| 韓国 | 62 | 1,093 1.5 | 52 | 899 1.7 | 47 | 680 1.7 | 44 | 763 1.7 | 39 | 321 0.8 |
| 台湾 | 26 | 318 0.4 | 51 | 563 1.0 | 31 | 399 1.0 | 24 | 375 1.0 | 18 | 171 0.4 |
| タイ | 72 | 910 1.2 | 61 | 1,029 1.9 | 51 | 1,102 2.8 | 52 | 614 1.4 | 65 | 710 1.7 |
| シンガポール | 49 | 1,073 1.4 | 23 | 468 0.9 | 30 | 1,223 3.0 | 34 | 916 2.0 | 23 | 363 0.9 |
| インドネシア | 57 | 1,024 1.4 | 25 | 457 0.9 | 51 | 576 1.5 | 44 | 644 1.4 | 47 | 732 1.8 |
| …… | | | | | | | | | | |
| その他 | | | | | | | | | | |
| 合計 | 1,713 | 74,390 100.0 | 1,684 | 53,690 100.0 | 1,753 | 39,548 100.0 | 2,164 | 44,929 100.0 | 2,411 | 40,794 100.0 |

出所: 財務省 財政総合政策研究所編『財政金融統計月報』2004年12月より作成。

表 5. 日本の対米国直接投資（業種別）

| 業種別 | 平成10年度 | | 平成11年度 | | 平成12年度 | | 平成13年度 | | 平成14年度 | | 平成15年度 | | 昭和26～平成15年度累計 | |
|--------|--------|-----------|--------|-----------|--------|-----------|--------|---------|--------|-----------|--------|-----------|---------------|------------|
| | 件数 | 金額 | 件数 | 金額 | 件数 | 金額 | 件数 | 金額 | 件数 | 金額 | 件数 | 金額 | 件数 | 金額 |
| 証券・債権 | | | | | | | | | | | | | | |
| 製造業 | | | | | | | | | | | | | | |
| 食糧 | 21 | 33,044 | 24 | 28,330 | 10 | 14,943 | 11 | 21,471 | 9 | 10,855 | 5 | 7,494 | 815 | 653,588 |
| 繊維 | 6 | 5,623 | 2 | 3,232 | — | 3,733 | 5 | 5,267 | 7 | 1,836 | — | 555 | 260 | 236,779 |
| 木材・パルプ | 2 | 3,826 | 1 | 3,079 | 1 | 1,344 | 2 | 1,918 | 1 | 1,392 | — | — | 162 | 232,152 |
| 化学 | 19 | 78,797 | 14 | 60,318 | 22 | 117,559 | 14 | 64,086 | 16 | 136,062 | 5 | 365,234 | 711 | 2,213,698 |
| 鉄・非鉄 | 14 | 60,433 | 13 | 50,288 | 3 | 21,142 | 8 | 18,199 | 7 | 16,252 | 8 | 61,524 | 565 | 1,150,987 |
| 機械 | 32 | 39,016 | 30 | 54,066 | 20 | 83,455 | 10 | 71,424 | 16 | 45,567 | 7 | 30,135 | 1,078 | 1,354,904 |
| 電気 | 29 | 200,393 | 31 | 1,606,052 | 30 | 127,080 | 24 | 172,618 | 19 | 300,081 | 21 | 176,685 | 1,380 | 5,872,700 |
| 輸送機 | 13 | 44,032 | 24 | 61,019 | 35 | 51,181 | 18 | 57,496 | 32 | 79,834 | 30 | 51,559 | 669 | 1,708,873 |
| その他 | 13 | 31,284 | 19 | 46,908 | 8 | 17,727 | 8 | 18,780 | 6 | 8,525 | 8 | 26,785 | 1,262 | 2,050,567 |
| 小計 | 149 | 496,453 | 158 | 1,913,295 | 129 | 438,167 | 100 | 431,264 | 113 | 600,409 | 84 | 719,974 | 6,902 | 15,474,252 |
| 非製造業 | | | | | | | | | | | | | | |
| 農・林業 | 3 | 1,142 | — | — | 1 | 214 | 1 | 2,084 | — | — | — | — | 245 | 102,038 |
| 漁・水産業 | — | — | — | — | 1 | 4,122 | 1 | 639 | — | 2,196 | — | — | 105 | 46,576 |
| 鉱業 | 8 | 9,184 | 2 | 9,111 | — | 7,946 | 1 | 4,363 | 2 | 17,648 | 3 | 2,527 | 321 | 431,367 |
| 建設業 | 8 | 19,895 | 9 | 11,159 | 3 | 6,301 | — | — | 2 | 381 | 1 | 5,043 | 408 | 369,325 |
| 商業 | 46 | 235,077 | 53 | 121,359 | 42 | 146,786 | 38 | 149,241 | 45 | 122,707 | 28 | 80,655 | 8,089 | 5,545,809 |
| 金融・保険 | 9 | 250,082 | 19 | 104,768 | 15 | 101,897 | 11 | 56,710 | 17 | 145,483 | 35 | 105,616 | 760 | 5,740,314 |
| サービス業 | 56 | 114,665 | 79 | 223,140 | 67 | 86,377 | 45 | 103,528 | 30 | 39,638 | 26 | 102,083 | 4,041 | 7,064,246 |
| 運輸業 | 9 | 24,435 | 6 | 17,438 | 9 | 556,129 | 5 | 29,956 | 3 | 45,830 | 5 | 22,214 | 409 | 913,205 |
| 不動産業 | 32 | 182,154 | 27 | 99,947 | 6 | 15,591 | 5 | 30,723 | 11 | 23,611 | 16 | 156,914 | 5,767 | 8,099,794 |
| その他 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3,080 | — | — | 922 | 505,504 |
| 小計 | 171 | 836,637 | 195 | 586,925 | 144 | 925,367 | 107 | 377,245 | 110 | 400,575 | 114 | 475,054 | 21,067 | 28,818,181 |
| 支店 | — | — | — | — | 1 | 1,247 | — | — | — | 372 | — | 476 | 431 | 246,895 |
| 不動産 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 128,048 |
| 合計 | 320 | 1,333,091 | 353 | 2,500,220 | 274 | 1,364,782 | 207 | 808,510 | 224 | 1,001,356 | 198 | 1,195,505 | 30,361 | 44,667,377 |

出所：財務省 財政総合政策研究所編『日本財政統計月報』2004年12月より作成。

減少しつつある。例えば、2003年と2004年の統計では、ギア装置が対米輸出の2.1%と2.4%、ブレーキ装置が、0.5%と0.5%でこれに次いでいる。シートベルト、ラジエーター、ハンドルおよびステアリングなどは、両年とも0.0%というように現地生産あるいは現地調達が進んでいる¹⁶⁾。最近のジェトロの調査でも、「在米日系製造業の経営実態調査で日系メーカーの75.7%が2005年に営業黒字を確保する見通しで、業種別では自動車など輸送用機器のほか素材関連の好調が目立った。損益が改善する理由は米国市場での販売増だという。』¹⁷⁾こうした好調さはいつまで続くかが問題となる。

課題の第二は、日本の完成車メーカーの米国における成熟化と消費者の対応である。米国メーカーは、日本メーカーの台頭を最初のうちは、「日本政府が為替相場を操作して、輸出しやすくしていて公平でないので、2002年にブッシュ大統領に調査を依頼、それ以後、この問題は両国間でくすぶっている。また、米国の労働組合(UAW)がビッグスリーの経営に硬直性を与えている。』¹⁸⁾こうした理由が一部では信じられてはいるが、現在では、これらを解決しても事態は改善されそうもない。米国の消費者は、日本の自動車を選択し始めていて、いまや米国の40%近くの市場を占めるようになってきた。「トヨタの成功は着実なR&D投資、生産システム、日本の企業文化などに起因する。また、このトヨタの地位を脅かす日産やホンダも長期的なライバルであった。』¹⁹⁾こうした見方は、いまや普遍化しつつある。もう一つの見解は、「日本政府の政策や円レート、その他マクロ経済要因がどうであろうと、車を開発する日本の自動車メーカーの能力は非常に高かった。彼らは財務やマーケティングでは天才ではなかったし、先端製造技術では少なくとも複雑なオートメーションではリーダーではなかった。彼らは、品質をデザインし、プロセスの各工程で組み込み著しく少ない労働時間で行った。日本の自動車メーカーばかりか部品サプライヤーも技術や製造面で世界のトップであり、しかもチームとして一緒に働いていたのである。』²⁰⁾このように、日本企業の技術や売込みには特に優れたものはないものの、労働者の管理や協力体制そして独特の工場管理に優れたものがあって、それらがコスト抑制と優れた品質の自動車を作り出し、米国の消費者に評価されているというのである。しかし、これからのGM、フォードの巻き返し、そして米国における日本企業の規模拡大とともに優位性も次第に失われていく。すでに見たように日本のトップサプライヤーは皆米国企業に納品し、また、日本企業の特徴のチームワークは規模拡大とともに次第に失われつつあるからである。

課題の第三は、GM、フォードの不振とこれに関連した日本のメーカーの問題である。米国メーカー各社は、5-6年後には現在の姿ではないという観測が米国ではささやかれている。いずれ全世界の販売台数でトヨタがGMを抜くことになり、耐久性や信頼性では顧客の評判は良くないという。日本勢の伸びた原因は顧客第一主義であったことであるという。米国のGMやフォードはMBA取得者であるものの技術面や工場運営の経験が少ないといわれる。不振に対する「悲観主義の第一は、過去の自動車産業のような大きな市場をメーカーが支配するというよりは、細分化され、アイデンティティーの確立や顧客ニーズへの対応を要する時代になった、ということである。米国メーカーは、品質、耐久性、信頼性への評判を築けなかった。第二は、米国企業が

巨大な生産活動を支える資金を稼ぐことができなくなっている点である。医療費と年金の負担が大きすぎ、これが企業利益には大きなマイナスとなっている。]²¹⁾このように米国メーカーの失敗が米国市場での日本メーカーの台頭を許しているという側面は、急激な形で成長展開する日本メーカーが意図せざるような注目を浴びるという事態になっている。日本車に対する好評は日本の各社がこれまで積み上げたもので、米国車の販売不振とは本来別のものであったが、最近、これらが混乱した形で捉えられている。

第四の課題は、米国自動車産業の世界展開における位置づけである。日本企業の米国展開は、日本を基盤とした自動車産業の世界戦略の一環であろう。日本メーカーは確かに米国市場では拡大し好調を持続してはいるが、たとえば、中国市場ではまだ将来は未確定である。また、北米市場でも米国メーカーの巻き返しもある。北米の自動車産業は高度に統合され、貿易自由化と規制緩和が進み、自動車企業は工場をメキシコ、カナダ、米国に再配置した。1997年と1999年の間では、これら3国間貿易の平均76%が乗用車とその部品であった。「メキシコでの自動車産業において、労使関係が地域統合と経済再編成に応じて変化してきている。自動車産業の再編成は、雇用を削減し、実質賃金や便益の伸びを減らし、労働工程での組合の統制を弱める。多くの労働者は、ネガティブな影響を受け、同時に、企業もメキシコ政府も労働改革に長期の話し合いをしようとしている。投資、雇用、賃金、生産性についての協定がないために雇用や実質賃金の安定性を欠く原因になっていることが組合に理解されてきている。]²²⁾米国進出日系企業の多くが、米国における労使関係に留意し、神経質になっているが、今までのところ比較的平穏であった。これに対し米国企業は問題があった。将来は、米国メーカーも労使関係を解決し、北米での効率的分業を再編成してくるものと考えられる。

最後に、新たな日米自動車貿易摩擦の発生について述べなければならない。最近まで、両国間には摩擦はありえないと思われてきた。すなわち、「日米自動車摩擦が政治的にも注目を集めた90年代前半とは異なり、日本の自動車メーカーの米国現地生産は進化しており、米自動車産業の業績も相応に推移していることから、日米自動車関係は良好かつ平穏との見方が一般的である。]²³⁾という見解があった。しかし、事態はここに来て、急変した。たとえば、米国の格付け会社、スタンダード・アンド・プアーズ (S&P) は、2005年5月、GMとフォードの格付けを投機的に引き下げたが、その後も両社を取り巻く環境は厳しさを増し、「北米事業が大幅に改善することは困難である」との見方を表明していて、今の格付け水準を維持できるかどうかについては楽観的でないと警告を鳴らしていた。また、今回も説明会で「両社の長期的な財務体質に一段と懸念が高まっている」²⁴⁾と表明した。ガソリン高や個人消費の低迷で新車販売の苦戦が予想される一方、鋼材高や医療費高騰がコストを圧迫している。日本メーカーは、こうしたなかで、かつての自動車摩擦再燃を警戒し、値引きに頼るGMやフォードを支援するかのようにトヨタと日産が主要車種を値上げし、高級車の販売や現地幹部の育成に努力し始めた。また、トヨタは、傘下の有力部品メーカーのデンソー、アイシン精機、豊田合成、東海理化とともにワシントンでロビイング活動を展開し、自社の米国経済社会への貢献度を訴えた。また、トヨタは、富士重工

の株式を買い取るという形でGMの経営不振とリストラを支援している。米国部品メーカーの最大手のデルファイの経営破綻もその最大の取引先のGMにとっては大きな影響を持つ。デルファイの経営破綻の要因の一つに同社がGMから引き継いだ高コスト体質にあり、時間給労働者はGMと同じく高給取り、で日本車メーカーよりも2、3割高い。経営破綻により年金負担分の一部を米国政府とGMが返済することになりそうで、日本メーカーも米国部品産業の再編にも協力することになりそうで、人員や施設の売却や購入にも支援を行うことになりそうである。フォードも赤字に転落し、2000年に分離独立した米第2位の部品メーカー、ピステオンもデルファイ同様に経営危機に陥っている。米国自動車産業は、北米での縮小均衡路線と生産体制の再編を迫られることになった。

5. 結 語

本稿は、米国に進出した日本の自動車メーカーの中でも、部品サプライヤーのミシガン州近郊での活動を中心に考察してきた。1970年代の石油危機を経験した日本企業各社は省エネ型の加工組み立て産業やいわゆる軽薄短小型の先端技術産業に転換して行った。テレビ、VTR、工作機械、自動車の対米輸出が急増した。自動車の場合には、米国自動車メーカーの小型車生産能力が劣っていて、そこに石油危機と日本車の生産能力の向上があったのである。対米輸出が増大し摩擦が大きくなって、日本のメーカーは繊維、鉄鋼、テレビなどで実績のある輸出自主規制で事態の沈静化を待った。輸出自主規制は長期化し、日本車の安売りはなくなり、米国消費者は高い車を買わされることになった。こうした80年代の日米自動車貿易摩擦を経験して以来、日本の自動車メーカーは現地生産の拡大を目指した。ホンダは、いち早く米国に進出したがこれを追って日産、トヨタが米国進出、ここでの競争が始まった。その後、米国は、日本市場での米国自動車部品のアクセスを狙って外国製自動車購入の数値目標を求めるといふ強硬姿勢をみせた。結局、この輸入自主拡大という事態は避けられたが、日米間の激しいやり取りと双方の譲歩があった。

89年から90年代中頃にかけての日米構造協議、日米包括経済協議は、日本の自動車メーカーによる米国での増産をその結果とした。米国での日本企業の進出と生産の拡大は、自動車部品、設備、工作機械、部品などの対米輸出を増大させた。在米日本人の増加は、日本からの必需品の輸入増加要因でもある。こうして米国からの日本メーカー生産による逆輸入車の増加や貿易収支赤字要因が指摘されてはいるものの、これまでのところ、自動車は現地用であり、日本への輸入が増えているということはない。自動車メーカーの対米進出は、部品サプライヤーの進出を伴う。自動車の場合、一つの自動車を構成する部品数は、約2万、3万といわれる。最近の自動車メーカーはコスト削減のため部品サプライヤーに依存する度が多く、サプライヤーは規模を拡大し、モジュール化を進めている。モジュール化は一次サプライヤーの数を絞り込み、組立工程の単純化を通じて効率性を高め、コストダウンを可能にする。かくてメーカーとサプライヤーの関係はますます密接化する。モータータウンのデトロイトでは多くの日系サプライヤーが活躍している。

その中には当初は日本のメーカーに納品してはいたが、いまや米国メーカーへの供給が多くなっている企業も増えている。本稿では、オギハラ・アメリカ、デンソー、矢崎総業、曙ブレーキなどを取り上げた。これらのサプライヤーの事業は拡大し、また営業黒字も拡大している。

日本の完成車メーカーも、近年、ますます成熟化して消費者の評判も良い。かつては、ローカル・コンテンツ要求がなされ米国からは国産品を使用することを義務付けられたが、最近では部品の現地調達が進んでいる。現地の聞き取りでも、オギハラは金型を群馬県から持ち込んではいるが、トヨタやデンソーは、ほとんどの部品は現地調達可能だとしている。また、トヨタなどの日本の完成車メーカーの経営方法が独特で優れているという文献が米国で多く出版されているのも最近の傾向ではある。

米国メーカーの経営不振とこれに関連する新たな貿易摩擦の可能性も今後の自動車貿易と日本企業の現地生産にかかわる新たな課題である。GMとフォードはその長期的財務体質に大きな問題があることが判明し、その高コスト体質の改善の必要があることが指摘されてきた。ガソリン高、鋼材高や個人消費の低迷は日本メーカーにも影響はあるが、これに加え、医療費高騰、あるいは高賃金の影響が米国企業に負担となっている。GMの部品メーカーのデルファイの経営破綻も同様な経営体質から起こっている。日本のメーカー各社は、主要車種を値上げしてまた、高級車の販売に努力し、現地化の努力をした。トヨタは、GM保有の富士重工株の購入に協力して、GMの財務改善を援助している。このほか、今後は不採算の部品供給者の工場や人員の一部引き受けという事態もありうる。

最後に、本稿を作成中に感じたことは、あまりにも米国メーカーの評価が低く、不当なほどに日本メーカーのパフォーマンスが優れているということである。かつては、日本メーカーは、米国市場に注意して上陸、徐々にその規模を拡大してきたはずである。すでに見たように対米進出の経過は大変にラッキーであった。米国企業の不運に救われていたからである。しかし今後は、規模が拡大しほぼ統制不能に近いところまで来ているように思われる。たとえば、最近、トヨタの主力車種の多くからリコールが起こった。部品メーカーが多すぎ、適正に管理できないということが表面化している。事故が起きてからこれを具体的に改善し、これを繰り返してより高度な工夫をするのがトヨタ方式だとするなら、今後に期待するのが今までの例であった。他のメーカーはどうであろうか。

本稿では、日米間の自動車貿易の実態や日米貿易摩擦、また米国での日系部品サプライヤーの活動に焦点をあてたがために、日米両国完成車メーカーの経営戦略やグローバル展開などについて述べることが少なかった。また、デトロイト近郊に地域を限ったため、米国全体での自動車メーカーの事業展開を考察できなかった。これらについては、また、別の機会に分析したいと考えている。

注

- 1) 拙稿「台湾における日本企業の進出と貿易」大東文化大学経営研究所 リサーチペーパー

- No.17, 1992年3月。拙稿「シンガポールにおける日本企業の進出と貿易」『経営論集』第4号, 大東文化大学経営学会, 2002年8月。
- 2) 拙稿「豪州における日本企業の進出と貿易」『経営革新の日本的態様——国際化のなかでの課題と展望』大東文化大学経営研究所研究叢書12, 1995年3月。拙稿「ニュージーランドにおける日本企業の進出と貿易」『経営論集』第1巻第1号, 大東文化大学経営学会, 2001年2月。
 - 3) 小野浩『戦後日本自動車産業の発展——寡占市場の理論的・実証的研究』多賀出版, 1999年, 26頁。
 - 4) 鈴木直次『アメリカ産業社会の盛衰』岩波書店, 1995年, 122-124頁。
 - 5) 佐々木隆雄『アメリカの通商政策』岩波書店, 1997年, 151頁。
 - 6) 塚本潔『トヨタとホンダ』光文社, 2002年, 128-129頁。
 - 7) Jeffrey K. Liker, *The Toyota Way; 14 Management Principles from the World's Greatest Manufacturer*, McGraw-Hill, 2004. (邦訳) 稲垣公夫『ザ・トヨタウェイ—だから、強い!』上巻, 2004年, 日経BP社, 4頁。
 - 8) 通商産業省編「輸入拡大をめぐる貿易摩擦の動き」『通商白書』平成8年版, 総論, 92-93頁。
 - 9) 伊藤元重『国際経済学入門』改訂第3版, 日本経済新聞社, 2005年, 482-483頁。
 - 10) 通商産業省編『通商白書』平成8年版, 総論, 200-201頁。
 - 11) 小峰隆夫『貿易の知識』第2版, 日本経済新聞社, 2004年, 143-144頁。
 - 12) Japan Business Society of Detroit, *JBSD Directory 2000*, p.97.
 - 13) <http://www.ogi.co.jp/japan/gaiyo/enkaku.html>, 2005/10/10.
 - 14) 榎泰邦『デトロイトの復活—アメリカ製造業と日本企業』丸善ライブラリー, 平成11年, 125-128頁。
 - 15) 同掲書, 132-135。
 - 16) 経済産業省編『通商白書』2004年版, 2005年版, 貿易動向データベース。
 - 17) 日本経済新聞「米進出日系メーカー好調, 四社に三社黒字へ」2005年10月14日付。
 - 18) Wanda James, *Driving from Japan; Japanese Cars in America*, McFarland & Company, Inc., 2005, pp. 265-266.
 - 19) *Ibid.*, pp. 268-269.
 - 20) Jeffrey K. Liker, *op. cit.*, preface xiii- xiv. (邦訳) 稲垣公夫, 前掲書, 15頁。
 - 21) Micheline Maynard, *The End of Detroit; How the Big Three lost their Grip on the American Car Market*, Doubleday of Random House, 2003, pp. 230-231.
 - 22) John P. Tuman, *Reshaping the North American Automobile Industry; Restructuring, Corporatism, and Union Democracy in Mexico*, Continuum, 2003, pp. 160-161.
 - 23) 日本貿易振興機構『ジェトロ貿易投資白書』2004年版, 116頁。
 - 24) 日本経済新聞「GMとフォード 財務に一段と懸念」2005年9月29日付。