

Title	多産業誘発型直接投資について(野口祐教授退任記念号)
Sub Title	Direct Investment of Inducing Multi-Industry(In Honour of Professor Tasuku Noguchi)
Author	米田, 邦彦(Yoneda, Kunihiko)
Publisher	
Publication year	1992
Jtitle	三田商学研究 (Mita business review). Vol.35, No.1 (1992. 4) ,p.242- 255
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234698-19920425-04056158

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

多産業誘発型直接投資について

米 田 邦 彦

<キーワード>

自動車産業 (Automobile Industry), 部品産業 (Component Industry)

はじめに

日米自動車摩擦が1970年代後半から激化するにつれて、日米間の自動車問題は、まず日本のメーカーの対米輸出自主規制という形で現われ、次に対米現地生産という形でこの問題の解決がなされてきた。具体的には、1982年11月に本田技研工業が「アコード」の生産を開始して以来、日本の自動車メーカーは次々とアメリカ、カナダへ生産拠点を設立した。本田、日産、トヨタ、マツダ、三菱、富士重工=いすゞ、とそれぞれ1000億円前後の投資額、2000~3000人の従業員を雇用して、年間20万台以上生産する工場を稼働させている。

しかし、これで日米間の自動車問題は解決したわけではない。輸出プラス現地生産によるアメリカ市場での日本車のシェアが30%になり、ビッグスリーの業績が悪化していること、現地生産の急拡大に伴う対米自動車部品輸出の急増、現地工場の労務管理問題、部品調達の問題から日米構造協議で取り上げられた「系列」取引の問題まで、新たな問題が先鋭化している。

本稿では、以上のような問題を抱えた自動車産業の国際化が、第二次世界大戦後行われた日本企業の海外直接投資と大きく異なっている点に焦点を絞って、その特徴を検討してみたい。

1. 自動車産業の対米直接投資の特徴

第二次世界大戦後、日本企業は様々な分野で海外直接投資を行ってきた¹⁾。すなわち、資源開発

1) 中瀬寿一「戦後日本独占資本の海外進出と多国籍企業化の展開」藤井光男、中瀬寿一、丸山恵成、池田正孝編『日本多国籍企業の史的展開 下』、大月書店、1979年、所収、を参照。

型の鉱業投資，商社，繊維などからはじまり，発展途上国の低賃金労働を利用した進出，貿易摩擦に対応した先進国への進出などがみられた。

それに対して80年代以降の自動車産業の対米進出は，大きく異なった特徴をもっている。それは，自動車メーカーの投資額が大きいだけでなく，自動車産業に関連した部品や素材を生産する企業も自動車メーカーの対米進出に対応して対米直接投資を行なっていることである。具体的には，鉄鋼，ガラス，繊維，化学等を製造する企業や，また同時に自動車メーカーの下請企業も次々と対米進出している。進出形態としては，企業買収であったり，現地企業との合併であったり，単独で工場を新設したりという方法をとっている。

この特徴をひとことでいえば「多産業誘発型」直接投資とでも名付けられる進出形態をとる。多産業とは，自動車部品等の自動車産業に関連した産業と，鉄鋼，ガラス，繊維，化学などの他産業の両方をも含めるという意味で使っている。これは，今までの日本企業の海外直接投資ではみられなかったものである。さらに，欧米の企業の海外進出にもみられないものである。近年の急激な，集中豪雨的な対米直接投資を生んでいるのは，このような投資行動によっているのである。

この「多産業誘発型」直接投資は，野口教授が1970年代にいち早く述べられた次の点の一部を説明したものといえよう。すなわち，「日本のコンツェルンのように銀行トラストを中軸にして産業トラストや商業トラストが垂直的に統合される形態の場合には，商業トラスト系列下の中小企業，産業トラストの下請中小企業群はそのトラストの動向に比例して多国籍化の道を歩む。いわゆる，単独トラストをベースにした多国籍化よりも、『包括集団型』の多国籍化の垂直型をとる傾向にある²⁾。」という日本企業多国籍化の特徴である。

2. 自動車部品メーカー，関連企業の対米進出の要因

「多産業誘発型」直接投資が自動車産業の直接投資の特徴であるが，実際に，誘発されて進出した企業は，自動車部品メーカーと，自動車関連産業の企業³⁾との2つに区分できる。これらの企業までが対米進出を行なっている主な理由は，基本的には，はじめに述べた80年代に急速に大量に進行した完成車メーカーの対米進出であるが，それ以外には，アメリカの議会で問題となってきたローカルコンテンツ（自動車部品国内調達）法案と，円高である。当初，アメリカへ進出した自動車メーカーの工場への部品の納入は，日本国内の部品メーカーからアメリカへ輸出して対応する予定だった。しかし，現地調達率の問題が現われ，さらに，85年9月のG5以降の円高により，コスト面か

2) 野口祐編著『日本の六大コンツェルン』新評論，1979年，622頁。

3) 自動車関連産業の企業とは，自動車部品メーカーではないが，自動車産業向けの生産を一定程度行っている企業と，さしあたり定義しておく。

ら現地調達が必要とされることとなった。こうした政治的、経済的側面から自動車メーカーも現地調達率を引き上げざるをえなくなっている。その現地調達率も50%から、GMなど米ビッグスリーと同様のレベルの75%を目標とするようになっていくし、実際一部企業は75%の現地調達率を達成している。

例えば、本田技研工業は「アコード」の89年秋のフルモデルチェンジを機にエンジンの現地生産を開始し、75%の現地調達率を達成した⁴⁾。また、もう一つの現地生産車である「シビック」も91年秋のフルモデルチェンジで同じく75%の現地調達率を達成する⁵⁾。日産は、92年夏に「ブルーバード」で、93年秋に「サニー」で75%以上の現地調達率を予定している。トヨタは、「カローラ」ではすでに75%を達成し、92年春には「カムリ」も75%を予定している⁶⁾。その他のメーカーもエンジンなどを現地生産することにより現地調達率75%をめざしている。

このような自動車メーカーの状況から特に、自動車部品メーカーは、当面は対米自動車部品輸出が増加するが、将来は減少することを覚悟するか、自動車メーカーとともに対米進出するかを決断しなければならなかった。しかも、国内においても86年から88年の「3年間に自動車メーカー側から要請されたコスト引き下げ幅は実に25~30%台に達」⁷⁾するほどの厳しい合理化を迫られた。また同時に、部品の発注方式も個別部品ごとの発注から、有力メーカーへの「セット発注」がなされ、一次下請けから二次下請けへ実質的に格下げされたり、二次下請けの中には再編成されたものもあり、その結果、部品協力会が解体したり、廃業になる企業もある⁸⁾など、国内の部品メーカーをめぐる環境が厳しくなっている。

国内での厳しい合理化要請があり、さらにリスクの大きい海外進出を選択するのはなぜか。トヨタ系のマフラーメーカー、フタバ産業の梅村社長はまず第一に、「国内の仕事を守るため」という理由をあげる。米国現地生産が進んで部品の現地調達率が高まると、日本からの部品輸出が減少する。一方、同一車種で米国現地生産車と対米輸出車がある場合、双方の規格、品質などを統一する必要から、完成車メーカーは同じ部品は同一メーカーから仕入れようとする。その時、部品メーカーに米国工場という受け皿がなければ、国内でも対米輸出車用部品の注文が来なくなる恐れがある。そうすれば、「残る道はシェア縮小しかありえない」（梅村社長）⁹⁾のである。第二の理由として、最先端の技術動向など様々な海外事情を得る¹⁰⁾ことをあげている。

これほどの厳しさはないにせよ、自動車関連産業の企業についても、ローカルコンテンツの問題

4) 『日本経済新聞』1989年8月13日。

5) 『日経産業新聞』1990年8月21日。

6) 『日本経済新聞』1991年9月20日。

7) 池田正孝「自動車部品産業を襲う下請け再編の嵐」『エコノミスト』1989年5月23日号、46-47頁。

8) 『同上』、48-51頁。

9) 『日経産業新聞』1989年9月22日。

10) 同上

と円高により、日本からの日系自動車工場向けの輸出に期待できないことが、対米進出の要因になっている。

3. 多産業誘発型直接投資の実態

本田技研工業のオハイオ工場からはじまった自動車メーカーの対米進出に対応して、一体どれだけの企業が米国に進出したのかを自動車関連産業の企業と自動車部品メーカーに区分して具体的に見ていく。

(1) 自動車関連産業の企業による対米進出

自動車メーカーの対米進出に対応して米国に進出した自動車関連産業の企業の一部をまとめたのが1表である。この表からわかるように様々な産業部門の企業が自動車産業に関連して進出している。自動車部品メーカーだけではない。そうした産業の中から幾つか検討してみたい。

まず、化学関連のメーカーが自動車用樹脂の生産を開始している。しかし、三菱油化、三井石油化学のように現地メーカーに生産を委託する企業もある。そうした中で、宇部興産が、積極的な対米進出をおこなっている。丸紅と共同で、自動車のパネルやバンパー向けのポリプロピレン複合樹脂と、コネクタ類など自動車電子部品向けナイロン樹脂を製造する企業を日産の現地工場などのあるテネシー州へ設立している¹¹⁾。また、別にアルミホイールの生産を開始している。こちらは、日本からGMへ輸出していたものを現地で生産し納入する。日本のメーカーの米国工場へは今後の課題となっており、単に誘発され進出したのではないが、工場立地が本田の現地工場のあるオハイオ州である¹²⁾。アルミホイール、スチールホイールでは、この他にも、日立金属が100%出資でオハイオ州に、旭テックが合弁でケンタッキー州に、日本軽金属が合弁でミシガン州に、トヨタ系の中央精機が合弁でケンタッキー州に現地工場を稼働させている。

自動車用タイヤでは、住友ゴムが86年にダンロップ社を買収したことにより、乗用車用タイヤの現地生産は先行した。ブリヂストンは83年に米ファイアストーン社のナッシュビル工場(テネシー州)を買収したが、トラック・バス用のタイヤであり、乗用車用のタイヤについては88年から生産を開始した。横浜ゴムは89年に乗用車用タイヤメーカーのモホーク・ラバー社を買収し、現地生産をおこなうことになった。また、ベルトでは三ツ星ベルトが88年から現地生産を開始し、バンドー化学も89年から現地生産を開始することで日本の2大ベルトメーカーが、相次いで対米進出をおこなった。

鉄鋼業で見ると、大手5社がいずれも自動車関連の鉄鋼製品の供給をめざして米国鉄鋼メーカー

11) 『日本経済新聞』88年1月22日。

12) 『同上』1989年8月16日。

表1 自動車関連産業の企業による対米投資（自動車関連の生産のみ）

出資企業名	出資比率	現地企業名	設立/操業	生産品目	進出先
東レ モンサント	50% 50%	Montreal Performance Plastic	操業90.1	日系自動車・家電メーカ向けナイロン樹脂コンパウンド	ミシガン/アーバンヒルズ
三菱レイヨン 丸紅 Network Polymer, Inc.	35% 5% 60%	Diamond Polymers Inc.	操業89.7	ABS樹脂	オハイオ/アクロン
日本バイリーン	80.88%	Viam Manufacturing	操業83.4	自動車用不燃布マット	カリフォルニア/サンタフェ スプリング
日本パパーカラライジング	100%	Trutec Industries	操業90.4	自動車エンジン部品の熱処理加工	オハイオ/スプリングフィールド
宇部興産	100%	A-Mold	操業91.7	アルミホイール	オハイオ/メスイン
宇部興産 丸紅	60% 40%	ATC	操業88.5	自動車部材用複合樹脂	テネシー/ナッシュビル
横浜ゴム モートン・チオコール	50% 50%	Morton Yokohama	操業88.7	自動車用シーリング材	イリノイ/シカゴ
横浜ゴム	100%	モホーク・ラバー・カンパニー	買収89.10	乗用車用タイヤ	オハイオ/アクロン
ブリヂストン クレバイト	40% 51%	Clevite-Bridgestone	操業87	自動車用防振ゴム	オハイオ/ミラン
ブリヂストン	100%	Bridgestone (USA)	買収83.1	トラック、バス、乗用車用タイヤ	テネシー/ナッシュビル
住友ゴム工業 住友電工	87.6% 10.7%	Dunlop Tire	買収86.12	乗用車用タイヤ	ニューヨーク/グランドアイ ランド
三ツ星ベルト クリヤマ	95% 5%	MBL U.S.A.	操業88.4	自動車用ベルト、一般産業用ベルト	イリノイ/オタワ
バンドー化学	90%	Bando Manufacturing of America	操業89.5	伝動ベルト	ケンタッキー/ボーリンググ リーン
旭硝子 AGA Holding	79.4% 20.6%	AP Technoglass	操業87.1	自動車用ガラス	オハイオ/ペルフォテン イン

出資企業名	出資比率	現地企業名	設立/操業	生産品目	進出先
旭硝子 高橋硝子 PPGインダストリーズ	40% 20% 40%	Belletech	操業86.4	ガラスに窓枠用金具の取り付け作業	オハイオ/ベルフォントンイン
日本特殊陶業	100%	NGK Spark Plugs (U.S.A.)	操業84.4	スパークプラグ	カリフォルニア/トランス
新日本製鉄 インランダム・スチール	50% 50%	I/N Kote	設立89.9	表面処理鋼板の製造	インジアナ/ニューキャリッ スル
新日本製鉄 インランド・スチール	40% 60%	I/N Tek	操業90.3	自動車用冷延鋼板	インジアナ/ニューキャリッ スル
川崎製鉄 アームコ	40% 60%	Armco Steel	資参89.5	鉄鋼	オハイオ/ミドルタウン
NKK ナショナル・インター グループ	70% 30%	National Steel	操業84.8	熱延・冷延鋼板	ペンシルベニア/ピッツバー グ
住友金属工業	100%	Omega Tube & Conduit	操業87.9	自動車用鋼管	アーカンソー/リトルロック
住友金属工業 LTVスチール	50% 50%	L-II Electro Galvanizing	操業91	自動車用めっき鋼板	ケンタッキー
住友金属工業 日本パイプ製造 三井物産	30% 50% 20%	Seymour Tubing	操業90.2	小径鋼管	インジアナ/シーモア
神戸製鋼所	80%	Kobelco Metal Powder of America	操業89	鉄粉(自動車部品に使う)	インジアナ/シーモア
神戸製鋼所・三井物産 USX	50% 50%	USS/Kobe Steel Co.	設立89.7	自動車用高級棒鋼, 鋼管	オハイオ/ロレイン
日立金属	100%	AAP St.Marys	操業88.10	アルミホイール	オハイオ/メアリーズ
日立金属 (現地)	90% 10%	Ward Manufacturing	買収89.12	各種配管用継手, 自動車用鋳物	ペンシルベニア/プロスパー グ
旭テック モーターホイール トーマン	40% 50% 10%	Asahi Motor Wheel	操業90.4	アルミホイール	ケンタッキー/サマーセット
日本軽金属 ケルシー・ヘイズ	20% 80%	Western Wheel Howell	操業82.5	アルミホイール, アルミダイカスト 製品	ミシガン/ホーエル

出資企業名	出資比率	現地企業名	設立/操業	生産品目	進出先
三井金属鉱業	100%	GECOM	操業88.5	ドロック部品	インジアナ/グリーンズバー
三菱マテリアル	100%	DIAMET	操業88.6	自動車用エンジン, 伝達系部品の粉末冶金部品	インジアナ/コロンバス
古河電気 テクノロジーズ・オートモティブ	49% 51%	United Technologies Furukawa	操業87.8	ワイヤーハーネス	テキサス/エルパソ
住友電工 住友電装	60% 40%	Sumitomo Electric Wiring Systems	設立86.6	ワイヤーハーネス	ケンタッキー/モルガンタウン
住友電工 イートン	50% 50%	Engineerd Sintered Components	設立89.3	焼結金属部品	ノースカロライナ/トロウトマン
日立電線	100%	Hitachi Cable Indiana	操業88.1	自動車用ホース	インジアナ/ニューオールバー
リョービ	100%	Ryobi Die Casting(USA)	操業86.10	トランスミッションケースなどダイカスト製品	インジアナ/シェルビービル
日本精工 トリントン	50% 50%	Nastech	設立88.6	自動車用ステアリング	バーミンガム/ベニングトン
日立製作所	100%	Hitachi Automotive Products (USA)	操業86.5	センサーなどの自動車用電子部品	ケンタッキー/ハロズバーク
三菱電機	100%	Mitsubishi Electric Manufacturing	設立87.10	自動車用電装品, カーオーディオ	オハイオ/メイソン

(注) 『週刊東洋経済臨時増刊 会社別海外進出企業1991/92』 東洋経済新報社, 1991年9月27日, 『日本経済新聞』, 『日経産業新聞』より作成。

とそれぞれ合弁で進出している。まず、NKKが84年にナショナル・スチールに資本参加し先行した。つぎに新日鉄が87年にインランド・スチールと新会社を設立し、自動車用鋼板の新工場を建設している。川崎製鉄は89年にアームコ・スチールに資本参加している。住友金属は87年から全額出資で自動車用鋼管（排気管、スタビライザー用鋼管）を生産しているほか、LTVスチールと合弁で自動車用めっき鋼板、日本パイプ製造と三井物産との合弁で小径鋼管を生産し米国に進出している日系の自動車部品メーカーにも納入する¹³⁾。神戸製鋼所は89年より機械や自動車の部品材料となる高精度の鉄粉を生産し、またUSX社と三井物産との合弁で89年に自動車用高級棒鋼、鋼管の生産をする企業を設立している（90年の売上高が7.86億ドル）¹⁴⁾。しかし、その内容は同じではない。NKK、川崎製鉄、神戸製鋼の3社は、高炉から鋼材生産まで全工程の設備に関与していこうとするのに対し、新日鉄、住友金属は、冷延鋼板や表面処理鋼板の合弁会社設立にとどめ、技術供与主体となっている¹⁵⁾。このように鉄鋼メーカー5社は具体的な製品、進出形態はそれぞれ異なるが、80年代の半ばから次々と対米進出を果たしている。しかし、鉄鋼業の貿易摩擦は自動車よりも早く発生したのに対し、対米進出は自動車メーカーよりも遅れた。「トリガー価格制度」が日米間で結ばれたのが1977年であることから、鉄鋼業の貿易摩擦に対応して対米進出するのなら遅くとも80年代の前半には具体的な進出が行われていなければならない。しかし、実際には自動車の対米輸出自主規制（1979年）に対応して、自動車メーカーが現地生産を開始してから、鉄鋼業の対米進出が行われている。本田が1982年、日産が1983年、GM＝トヨタの合弁が1984年と自主規制から5年以内に3つの工場が操業を開始している。また、鉄鋼メーカーが実際に生産する製品は、表面処理鋼板、棒鋼など自動車産業向けのものであり、鉄鋼メーカーも自動車メーカーに誘発されて対米進出したといえよう。

非鉄金属メーカーでは三井金属工業がドアロック部品の生産を88年から開始したが翌年には早くも生産能力を倍増し、米ビッグスリーへの部品納入にも対応する。さらに、現地生産子会社にCAD端末を導入し、米国市場向けの新製品開発を現地で行えるようにした。日本のメーカーの現地工場への納入であれば、日本国内で製品開発はできるが、米ビッグスリーに取引を拡大すれば、ニーズに即応できるように現地で開発しなければならなくなる¹⁶⁾。その他の非鉄金属メーカーでは三菱マテリアルが自動車用エンジン、伝達系部品の粉末冶金製品、日本軽金属がアルミホイールの生産を開始している。

電機メーカーでも自動車メーカーに対応した進出が見られる。最も積極的なのが日立製作所である。85年に日立オートモティブ・プロダクツをケンタッキー州に設立し86年から生産を開始して

13) 『日経産業新聞』1990年1月12日。

14) 『週刊東洋経済臨時増刊 会社別海外進出企業1991/92』東洋経済新報社、1991年9月27日、272頁。

15) 『日経産業新聞』1989年2月16日。

16) 『日経産業新聞』1990年2月26日。

いるが、当初電子制御燃料噴射装置に使う圧力センサー、エンジン制御用マイコン部品を生産していたが、87年には工場を増設し、スターター、オルタネーター（交流発電機）を生産し、88年からさらに、工場を増設し、カーエアコン、カーラジオ、イグニッションコイルなど点火系電装品の生産を開始した。また納入先も当初の日産の現地工場から、米ビッグスリー、他の日本車メーカーの米工場へと増加している。また、米国からの製品の逆輸入も開始した。これは日本車各社が日米自動車部品MOSS（市場重視型個別協議）で米製部品の購入拡大を事実上義務づけられ、購入量を増やしているのに対応して、現地生産品を「米製部品」として各社に売り込む¹⁷⁾など現地生産を開始して初めて可能になる販売を行なっている。三菱電機もオハイオ州に低速走行装置用制御ユニット、スターター、ラジオ、カーオーディオを生産している。

その他のメーカーでは、電線メーカーの住友電工と古河電工が両社ともワイヤーハーネスを生産し、日立電線が自動車用ホース、ガラス関係では旭硝子が自動車用硝子を生産するなど様々な産業部門で自動車関連の現地生産がおこなわれている。

さらに、総合商社では、住友商事が日本の完成車、部品メーカーに対する現地サービスを目的とする新会社をデトロイト郊外に設立している。当面は、マツダと関連部品メーカーが進出したミシガン地域で、部品の納入体制を支援する。マツダの現地工場と部品工場の間を「巡回集荷輸送方式」で輸送し、部品工場がそれぞれ配送する場合に比べ、輸送コストを削減する¹⁸⁾。また、住友商事、伊藤忠商事は、マツダと合弁で88年にマツダの米国での販売会社であるマツダ・モーター・オブ・アメリカにそれぞれ、30%、20%を出資している。また、部品メーカーと総合商社との合弁事業も増加している。東洋ラジエーターが伊藤忠商事、山川工業が丸紅、プレス工業が三井物産、トヨタ合成も三井物産、エンケイが三菱商事とそれぞれ米国に共同出資会社を設立しており、資金力やビッグスリーへの販売パイプを持つ総合商社と組んで米国に進出するメーカーが増えてきた¹⁹⁾。このように総合商社は、海外での事業経験の少ない企業と合弁をおこない、原材料の調達、製品の販売面で貢献し、手数料を得ることで自動車関連ビジネスに深く関与しようとしている。この形態、行動はアジア各国へのメーカーの進出に以前から存在した総合商社による合弁事業である。

このように、様々な業種で自動車メーカーが対米進出したことに対し、様々な形態、製品で対米進出している。これらは、自動車メーカーが対米進出しなければ、ほとんど行なわれなかったことを考えると、まさに「誘発」されたのである。

(2) 自動車部品メーカーによる対米進出

自動車メーカーの対米進出に対応して米国に進出した自動車部品メーカーの一部をまとめたのが

17) 『日本経済新聞』1988年2月1日。

18) 『日経産業新聞』1987年11月13日。

19) 『日経産業新聞』1988年7月20日。

2表である。この表では、自動車メーカーの系列企業が多く含まれるが、筆頭株主が自動車メーカーでない企業も含まれている。具体的には、日本発条、興国鋼線索、スタンレー電気、トピー工業、NOK、シロキ工業、太平洋工業、日本ケーブル・システム、日本精機である。しかし、これらの企業も主要納入先が自動車メーカーであるので、自動車部品メーカーに含めた。自動車メーカーが筆頭株主になっている企業では、トヨタが筆頭株主になっている企業が、中央発条、豊田自動織機、豊田工機、日本電装、東海理化電機製作所、アイシン精機、豊田合成、愛三工業、日産が筆頭株主になっている企業が鬼怒川ゴム工業、山川工業、三櫻工業、橋本フォーミング、曙ブレーキ、カルソニック、大金製作所、関東精機、土屋製作所、日本プラスト、本田が筆頭株主になっている企業が、昭和製作所、三ツ葉電機製作所、マツダが筆頭株主になっている企業が、ユージン、いすゞが筆頭株主になっている企業が、ゼクセル、そのゼクセルが筆頭株主になっている自動車機器、プレス工業である。

現地企業の所在地で多い州を見ると、テネシーが8社、オハイオとミシガンが7社、ケンタッキーが6社となっており、地域的に日本の自動車メーカーの現地工場のあるところと一致している。テネシーには日産、オハイオには本田、ミシガンにはマツダ、ケンタッキーにはトヨタの現地工場がある。

部品メーカーの現地子会社は、自動車メーカーの対米進出に対応して設立されたが、現地での事業経営においては、そのことは出発点にしか過ぎず、現地法人の収益改善のためにも納入先の多様化をめざしている。そのために、日本電装、アイシン精機、カルソニック、ゼクセル(旧ゼーゼル機器)、関東精機などは開発拠点を設置し、現地で開発、生産、販売の一貫体制を構築しようとしている。これは、技術情報を収集すると同時に、現地メーカーの仕様変更に対応し、新規受注を獲得するためである²⁰⁾。系列の自動車メーカーに部品を納入するだけならば、日本国内で開発したものをそのまま生産すればよいが、ビッグスリーに納入しようとするれば、開発の現地化は避けられないのである。実際には、多くの現地子会社が系列の自動車メーカーの現地工場に納入するだけでは採算が取れず、累積赤字を抱えたままの企業も多い。したがって、ビッグスリーに納入するか、今まで取引実績のない対米進出した日本の自動車メーカーに納入しなければ、現地子会社の経営は安定しない。しかし、対米進出した日本の自動車メーカーと取引を始めることは、ビッグスリーと取引をすることとはまったく違った意味を持つ。日本の国内の自動車部品の確立した系列取引が、米国内での部品取引によって、崩されてくるという可能性を持っているからである。

また、部品メーカーでも生産規模を拡張したり、現地子会社数が増加するにつれて、現地企業を統括する現地法人を設立するケースが出てきた。日本電装、アイシン精機、日本発条、カルソニックなどである。日本本社から大幅に権限を委譲して、米国での事業計画全般を策定したり、資金調

20) 『日経産業新聞』1990年2月7日。

表 2 自動車部品メーカーによる対米進出

出資企業名	出資比率	現地企業名	設立/操業	生産品目	進出先
鬼怒川ゴム工業 シエルドン・ラバー	70% 30%	CKR Industries	操業87	ゴム部品 (ウエザーストリップなど 27点)	テネシー/ウインチェスター
山川工業	100%	Yamakawa Mfg. Corp. of America	設立87.4	プレス部品	テネシー/ポートランド
日本発条 バーンズ・グループ	55% 45%	NHK-Associated Spring Suspension Components	設立86.9	自動車用巻きばね	ケンタッキー/ポーリンググ リン
日本発条	100%	New Mather Metals	買収87.9	スタビライザー	オハイオ/トレド
中央発条 アコー・コントロール 興国鋼線索	36% 49% 15%	ACK Controls	操業90.7	自動車用コントロールケーブル	ケンタッキー/グラスゴー
ゼクセル (ゼーゼル機器)	100%	Zexel Texas	操業84.9	カーエアコン部品	テキサス/グランドプレー リー
ゼクセル (ゼーゼル機器)	100%	Zexel Illinois	買収87.11	カーエアコン, その他の部品	イリノイ/ディケイター
豊田自動織機製作所 日本電装	50% 50%	Michigan Automotive Compressor	操業90.10	カーエアコン用コンプレッサー	ミシガン/パーマ
豊田工業 TRW	80% 20%	Toyoda TRW Automotive	設立89.10 操業90.6	パワーステアリング用油圧ポンプ	テネシー/モリスタウン
三桜工業 ITT・ヒグビー	50% 50%	HISAN Inc.	操業87.9	自動車用配管部品	オハイオ/フィンドレイ
日本電装	100%	Nippondenso Manufacturing U.S.A.	操業83	カーヒーター, ウォッシュチャモ ーター, カーエアコン部品, ラジエ ター	ミシガン/パトルクリーク
日本電装 トヨタ	80% 20%	Nippondenso of Los Angeles	操業71.4	カーエアコンの組立	カリフォルニア/ロングビ ーチ
日本電装	100%	Nippondenso Tennessee	操業90.10	自動車用ディスプレイメーター	テネシー/メリビル

出資企業名	出資比率	現地企業名	設立/操業	生産品目	進出先
日本電装 プロレター・プロ ダックス	50% 50%	Purodenso	設立89.11	自動車用フィルター	テネシー/ジャクソン
スタンレー電気	100%	Stanley Electric U.S.	設立81.4 操業83.5	自動車用照明器具	オハイオ/ロンドン
ユンソン オシエン	50% 50%	オーテック	設立87.9 操業89.9	キーセット, ハンドル, スイッチ	ミズーリ/カークスビル
東海理化電機製作所	100%	Tokai Rika U.S.A.	操業88.1	自動車用スイッチ類	ミシガン/サウスフィールド
トピー工業	100%	Topy Corp.	操業86.5	スチール製ホイール, アルミホイール	ケンタッキー/フランク
橋本フォード・ミンダ オートモーティブ・ モーターズ	60% 40%	H.A. Parts Products of Indiana Company	資参88.4	ホイールカバーなど外装品	インディアナ/イーストグリー ンキヤッスル
自動車機器 アライド	49% 51%	Bendix-Jidosha KiKi	設立87.6	ブレーキ倍力装置	デラウェア/ウィルミントン
自動車機器 辰栄工業	65% 35%	J.S. Technos	設立89.12 操業91	マスターシンリンダー	ケンタッキー/ラッセルビル
曙ブレーキ GM	50% 50%	Ambrake Corp.	設立86.7 操業88.5	ディスクブレーキ, ドラムブレーキ 用シュー	ケンタッキー/エリザベスタ ウン
NOK	100%	NOK Inc.	操業80.8	オイルシール, オリング	ジョージア/ラダランジ
シロキ工業	100%	SW Manufacturing	買収89.12	ウィンド・レギュレーター部品等	ミシガン/サウスフィールド
プレス工業 三井物産	75% 25%	PK U.S.A.	操業89.5	プレス部品, 樹脂部品	インディアナ/シュルビービル
カルソニック	100%	Calsonic Climate Control	操業76.6	カーエアコン	カリフォルニア/アーバイン
カルソニック	100%	Calsonic Manufacturing	操業83.4	カーエアコン, カーエアコン用部 品, マフラー	テネシー/シュルビービル
太平洋工業	100%	Pacific Industries USA	操業89.5	タイヤバルブ, バルブコア	オハイオ/フェアフィールド

出資企業名	出資比率	現地企業名	設立/操業	生産品目	進出先
アイシン精機	100%	Aisin U.S.A. Manufacturing	設立88.7	モール、フレーム、ディスクブレーキ	インジアナ/ジューモア
昭和製作所 本田技研工業	65% 35%	Sunbury Component Industries	設立86.11 操業88.8	ショックアブソーバー (緩衝機)	オハイオ/サンペリー
大金製作所	100%	Daikin Clutch	操業88.5	クラッチ	ミシガン/サウス・ベレゼル
日本ケーブル・システム	100%	Hi-lex	設立75 操業78	コントロールケーブル	ミシガン/パトルクリーク
三ツ葉電機製作所 ウォルプロロー	80% 20%	Central Michigan Electric	設立87.8 操業88	自動車用モーター、エンジン用燃料ポンプ、スターター	ミシガン/マウント・プレザント
関東精器	100%	Kantus Corp.	操業85.7	インストルメントパネル、コンソールボックスなどのプラスチック部品	テネシー/ルイスバーク
豊田合成 三井物産	80% 20%	TG (U.S.A.) Corp.	設立86.4 操業87	ハンドル, 合成樹脂部品	ミズーリ/ペリービル
愛三工業	100%	Franklin Precision Industry	設立89.5	自動車用EFI部品のスロットルボディ	ケンタッキー/フランクリン
日本精機	100%	New Sabina Industries	設立86.8 操業87.8	自動車用計器	オハイオ/サバイナ
土屋製作所	100%	Tennex Industries	設立87.4 操業88.7	エアクリーナ	テネシー/マーフリースボロ
日本プラスト	100%	Eaton Auto Products Manufacturing	設立84.4	自動車用ハンドル	オハイオ/イートン

(注) 資料は表1と同じ。

達や運用をしたりする「米国本社」の設立である。自動車メーカーの対外進出がなかったら、このような統括会社は設立されなかったであろうという点で、対米進出を「誘発」された企業が独自の展開（自己増殖）を開始しているのである。

4. おわりに

1980年代に日本企業の海外進出が急速に拡大していったが、この時期の投資で最も特徴的であるとおもわれる自動車産業の対米進出についてその特徴のひとつを「多産業誘発型」直接投資として見てきた。これまで述べたように自動車メーカーの対米進出が、化学、タイヤ、鉄鋼、非鉄金属、電機、自動車部品などさまざまな業種の対米進出を引き起こす原因になっている。これは、今までになかったことである。自動車産業が多く産業に関連しているとはいえ、かつてGM、フォードが対ヨーロッパ進出をおこなったが、例えば米鉄鋼メーカーは対ヨーロッパ進出はしていないのである。

最初の対米進出の原因は、自動車メーカーの対米進出ではあるが、現地に子会社を設立したり、合併事業が始まるとそれぞれの企業は新たな展開を開始する。すなわち、自動車部品メーカーであれば、系列自動車メーカーとの取引だけでは採算が取れないことにより、日本国内では取引関係のない自動車メーカーとの取引を現地で開始することが、経営目標となる。これは国内の自動車下請のピラミッド構造を崩すことになる。鉄鋼、化学など他の産業の企業でも、日本国内では自動車メーカーと取引がないが、米国で取引関係を構築して、日本国内にも波及させようとする戦略をとることもありうる。このように対米現地生産は、米国市場で独自の展開を開始し、日本国内の取引関係にも影響を与える可能性があるが、この点についてはまだ操業を開始したばかりの企業も多くあり、具体的に考察するには不十分であるのでまた別の機会に譲りたい。

追 記

本稿は1988年度文部省科学研究費（奨励研究A）による研究成果の一部である。

[広島修道大学商学部助教授]