

事務サービスの州内企業が秋に約400人を新規に雇う計画が報告されている。またバッケン鉦区の西端に位置するモンタナ州ピリング市でも、12年上半期はゼロだったホテル建設着工額が、今年6月だけで600万ドルを記録したとされる。

自動車は南部2州が輸出拠点

オバマ政権は輸出倍増計画と製造業回帰を重点施策に掲げる。そんな中、輸出が経済成長に大きく寄与している州があり、中でも製造業の貢献が大きい州がある。州GDPに占める輸出の割合が全米平均(9.9%)に比して特に高いのが、ルイジアナ州(25.9%)やワシントン州(20.1%)。ルイジアナ州は石油製品と石油化学製品が、ワシントン州は輸送機器(航空機)が、それぞれ州からの輸出の半分を占める。

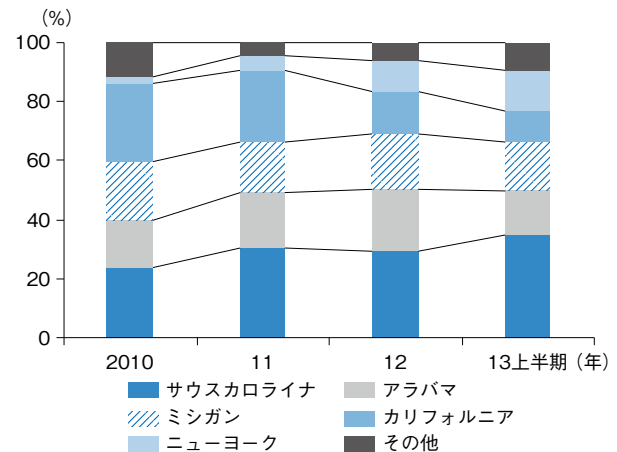
また、近年、輸出拠点として台頭しつつある州としては、アラバマ州とサウスカロライナ州が挙げられる。この州では、とりわけ中国への自動車輸出が顕著である。

中国市場開拓において、米系メーカーは現地生産を基本としている。このため、米国の自動車対中輸出を州別に見ると(図2)、ゼネラル・モーターズ(GM)、クライスラー、フォードといういわゆる“デトロイト3”の工場が多く位置するミシガン州やカリフォルニア州のシェアは低下傾向にある。中国政府はGMとクライスラーに対し、09年の破綻に際し受けた救済策が補助金に当たるとして、11年12月から2500cc以上の乗用車に相殺関税(CVD)を賦課している。通商代表部(USTR)が現在WTOに持ち込んで係争中だが、GMは12.9%、クライスラーは6.2%のCVDが課されており、輸出よりも現地生産を進める力がより働いている。

全米輸出の2割を占める外資系企業

これに対し、アラバマ州とサウスカロライナ州からの輸出の伸びが際立つ。対中自動車輸出の半分をこの2州が占める。ところが、その輸出主体は主として欧州系メーカーである。BMWはサウスカロライナ州スパルタンバーグに生産拠点を持つ。現在年間30万台を生産。この生産能力を、14年には35万台へと拡大すべく工場を拡張中だ。生産台数の7割以上が輸出向けだ。また、アラバマ州ではダイムラーがタスカロー

図2 主要州の対中自動車輸出のシェア



注：自動車は北米産業分類システム (NAICS) コード3361
出所：商務省統計

サ工場で生産を行う。同工場で生産しているメルセデス・ベンツのRクラスは、北米販売は停止したものの輸出は引き続き行われている。14年からは、これまでドイツで生産していた中型セダン(Cクラス)の生産も予定されている。こうした生産見通しからは、2州からの自動車輸出は今後も増えるものとみられる。日系でも、ホンダはアラバマ州のリンカーン工場からスポーツタイプ多目的車(SUV)を中国に輸出している。米国の対中乗用車輸出は、12年は18万7,741台で、前年比14.2%伸びた。つまり、「製造業回帰による輸出増」の中核は外資系企業が担っていることになる。

在米外資系企業による輸出は、商務省の推計では3,037億ドル(11年)となっており、これは米国全体の輸出の20.5%に相当する。これを企業の国籍別に見ると、在米日系企業による輸出は647億ドル。全体の4.4%を占め、国別ではその次のドイツ(2.6%)を大きく引き離してトップに位置する。対米進出した外資系企業の輸出は米国の輸出増に大きく貢献している。

奇しくも、ボストン・コンサルティングは11年に製造業回帰を説いた報告書の中で、「輸送費、在庫、自然災害リスクなど全てを勘案すれば、先進工業国の中でも最低水準の生産コストを誇る場所」として、アラバマ州、サウスカロライナ州、テネシー州を列挙した。その指摘をより忠実に活用しているのが外資系企業ということだろう。



注：国民経済計算の算定方法とは異なり、米国の12年の成長率2.8%とは合致しない。