

## 最近のアメリカの産業・経済動向

国際学部教授 宮田由紀夫

本稿ではアメリカ経済全般の動向といくつかの産業についての論文を紹介したい。

藤岡明房(2014)「オバマ政権下における米国経済・社会の変容」(『運輸と経済』第74巻、第7号、4-12)によれば、オバマ政権下では2009年こそ実質成長率はマイナスであったが、大量の国債発行に支えられた大胆な金融緩和の効果もありその後は毎年2%前後の成長率(2009年から12年までの合計では6%の成長)であり、マクロ的に景気は回復した。しかし、所得格差は増大している。所得格差は共和党政権下の1980年代以来増加していたが、オバマ政権の場合はその縮小を目指しながらも達成できなかった点で深刻である。とくに上位10%というより1%や0.1%に富の集中が進んでいる。定職についていながら貧困者になっている「ワーキングプワ」がアメリカの効率的な生活を支えている。

島村力の「オバマノミクスの理想と現実」(『海外事情研究所報告』第48号、27-36)もオバマ大統領がミドルクラスの崩壊に危機感を抱いていることを指摘する。アメリカの所得格差(不平等)は税引前では他の先進国と変わらないのに、税引き後で大きくなる。すなわち、制度的な所得再分配が不十分なのである。しかし、上位10%の人が所得税の70%を払い、上位50%が97%を払っており、また貧困者の待遇が今日ほ

ど良くなった時はないとの反論もあり、所得再分配政策への批判は大きく、共和党が支持を集めるのである。

田口芳郎(2014)「米国の交通をめぐる現状と交通の動向」(『運輸と経済』第74巻、第7号、24-35)によれば、輸送量(重量または人数)と距離をかけた数量において、国内貨物では鉄道が依然として36.8%でトラック30.7%を押さえている。しかし、旅客や通勤手段としてもハイウェイ、マイカーが圧倒的でアメリカはやはり自動車大国であり、「ドア・トゥ・ドア」で移動できる「自由の象徴」とまでみなされている。ただ、ハイウェイの建設は連邦ガソリン税を原資とするハイウェイ信託基金によって行われてきたが、資金が不足によって建設が思うように進まず、近年は有料道路も増えている。鉄道では1971年に政府が株のすべてを持つ国有企業であるアムトラックが設立され、民間鉄道会社の貨物輸送を維持するため、赤字の旅客部門を引き継いだ。しかし、連邦政府と州政府による多額の補助金によって維持されている。オバマ政権は高速旅客鉄道の建設に積極的であったが、2010年に共和党が下院で過半数を取って以降、予算措置がされていない。ただ、ワシントン～ニューヨークでは、鉄道・航空のシェアが1対2だったのが、2000年に高速鉄道が開業してからは3対1と逆転して

いるわけで、旅客鉄道に発展の可能性がないわけではない。

藤岡、田口両論文を収録している『運輸と経済』の2014年7月号にはアメリカの交通に関するさまざまな論文があるので、関心のある方は参考にしてほしいが、ここでは航空旅客業のみ紹介したい。長井総和(2014)「米国の航空市場の動向」(『運輸と経済』第74巻、第7号、96-106)によれば、21世紀に入りアメリカの航空会社は景気後退と同時多発テロによる旅客数の激減、2002年から2007年までの回復期、2008年のリーマンショックによる落ち込みとその後の回復と乱高下を経験した。そのため、大手航空会社はすべて連邦破産法第11条に適用を受けた。そのことによって、人件費の大幅削減、路線のリストラを断行し、さらに大型合併が進んだ。現在は大手のアメリカン航空(USエアと合併、ただし経営陣はUSエア中心)、デルタ航空(ノースウエスト航空と合併)、ユナイテッド航空(コンチネンタル航空を合併)に、ローコストキャリア(LCC)から成長したサウスウエスト航空が市場の80%以上のシェアを占めている。しかし、寡占の弊害は見られず、競争が行われている。また、人件費と燃料費が上昇してきて大手3社とLCCの運賃の差異はほとんどなくなり、LCCよりさらに低価格を目指す「ウルトラLCC」が参入してきている。

最後に趙偉・寺澤朝子(2014)「電気自動車市場の特徴と将来展望」(『産業経済研究所紀要』第24号、191-214)はアメリカの電気自動車メーカーであるテスラ・モーターズを分析している。電気自動車では部品数がガソリンエンジン車の3分の1から10

分の1にまで減ると考えられる、設計思想や生産技術も今までの「すり合わせ型」からITのような「モジュール型」になる可能性がある。テスラの競争力の源となるコアコンピタンス(中核技術)は冷却水をバッテリー全体にまわす制御技術であるが、テスラはそれ以外の技術はアウトソーシングしたり、他社と提携している。IT企業の手法で自動車産業に参入しているテスラは、日本企業にとって今は提携相手であるが、電気自動車は既存の知識・ノウハウが役に立たない「能力破壊型イノベーション」であるので警戒が必要である。