

トヨタが選んだダラス

テキサス州ダラスにある井ガズメソジスト大学 (Southern Methodist University: SMU) で教鞭を取るようになってから八年になる。私がSMUに職を得てダラスに来た二〇〇八年九月にリーマンショックが起こったが、大学院時代を過ごしたUCLAの指導教授から「お前は一番いいタイミングで、カリフォルニアから一番いいところに移った」と言われたものである。

確かにダラスは全米屈指の活気のある町である。周辺部を含めたダラス・フットプリント(FW)都市圏の人口は昨年七百二十万人に達し、ニューヨーク、ロサンゼルス、シカゴに次いで全米第四位の都市圏を形成しているのであるが、シカゴを抜いてダラスが第三位になるのも遠いこと

ている。米国の大都市はごも軒並み不動産価格が高騰し、中産階級が普通の家を買うのが難しくなっているのに対して、ダラスでは不動産価格も安く、低コストで大都市の恩恵を享受することが出来る。さらには米国のほぼ真ん中に位置し、広大なDFW空港をはじめ交通インフラが整っている。企業にとつて本社を置くには最適な場所だと思いが、日本企業の多くはニューヨークやロサンゼルスといった、不動産をはじめとする物価が高く、ゆえに駐在員一人あたりのコストも高い「昔の名前」で出ている「大都市」が好きなようである。

そう思っていたら、二〇一四年四月末に、トヨタがロサンゼルス郊外トランス市にある北米総本社をダラス郊外グレイズに移すというニュースが飛び込んできた。なぜトヨタはダラスを選んだのか。製造、販売、金融部門の本社機能集約をめざした「ワン・トヨタ」プロジェクトを主導し、トヨタ移転に中心的役割を果たした永田理氏(北米トヨタ最高運営責任者 Chief North American Operations Officer: CAO)に話を聞く機会があった。氏によれば、カナダからメキシコまで北米に広く生産拠点をもちトヨタにとって、ダラスはその「ど真ん中」に位置するというのが決め手となったという。トヨタは昨年四月十五日にメキシコのグアナ

ではなからう。私がダラスに来た二〇〇八年の人口は六百万人あまりだったため、毎年十五万人ずつ人口が増えていることになる。全米州間の人口移動を見ると、カリフォルニアからテキサスへとという流れが最も多く、物価の高いカリフォルニアを敬遠してテキサスに移り住む人が多いということであらう。

日本ではあまり知られていないが、ダラスは米、カナダ、メキシコの間で結んでいる北米自由貿易協定 (North American Free Trade Agreement: NAFTA) の物流の拠点である。リーマンショック以降の不況の中で米国経済はテキサス経済一人勝ちの様相を呈しているのであるが、ダラスは好調なテキサス経済のまさに牽引役を担っ

フット州に自社三年ぶりとなる新工場の建設を発表したが、NAFTA物流の「扇の要」であるダラスは、北米ビジネスの拠点は格好の場所なのである。

二〇〇八年に私がダラスに移ってきたときは、ほかの米国の大都市と違って日本との接点も薄い町だと感じた。しかし、その後二〇〇九年に駐日大使を離任したトマス・シンプラー氏、二〇一二年には前年の東日本大震災の折に米国海軍太平洋艦隊司令官として「トモダチ作戦」を指揮したパトリック・ウォルシュ氏が、故郷のDFW都市圏に戻ってきた。また、ダルビッシュ有投手が所属するテキサス・レンジャースの本拠地があるアーリントン市もDFW都市圏にある。今やダラスは、元駐日大使と元太平洋艦隊司令官の両方を居を定める全米でも珍しい都市というだけなく、日本を代表する野球選手、日本を代表する多くの国籍企業が拠点を定めるといふ、日本とのゆかりが極めて深い都市となりつつある。

日本人にとって、テキサス州や米国南部は東海岸や西海岸諸州に比すれば馴染みが薄いかもしれないが、このように存在感を増しつつあるダラスから、米国の動きをお届けできればと思っている。

ササノメソジスト大学准教授

武内 宏樹