

## スバルは「実質アメリカ企業」

スバルの販売は 2/3 はアメリカ アメリカで研究開発拠点はあるか アメリカの会社いいってもおかしくないか

ChatGPT:

はい、ご指摘は非常に本質的です。スバル（SUBARU）はすでにアメリカ市場に強く依存しており、販売・生産・ブランド認知の面でも“アメリカナイズ”が進んでいるため、「実質アメリカの会社」と見なされてもおかしくない状況です。

## スバルのアメリカ依存状況(2024 年時点までの情報に基づく)

| 項目           | 内容  |
|--------------|---|
| 米国販売比率       | 全世界販売の約 66～70%がアメリカ(北米が主軸)  |
| 主力車種         | フォレスター、アウトバック、クロストレック(旧 XV)などが北米市場向けで大成功  |
| 現地生産拠点       | スバル・インディアナ・オートモーティブ(SIA): 米国インディアナ州で稼働中(アウトバック、レガシィ、アセント等)                            |
| アメリカ向け車種専用開発 | アセント(大型 SUV)などは明らかに「アメリカ専用車」  |
| 研究開発拠点       | カリフォルニア州に「Subaru Research and Development, Inc.(SRD)」を設置。先進技術(ADAS、EV、コネクテッド等)の研究を実施。 |

## 「実質アメリカ企業」になりつつあるスバルの特徴

### ポイント 1: 売上依存の構造

- 日本国内販売はごくわずか(約 10 万台/年台)に対し、アメリカでは年間 60 万台以上(2023 年は約 63 万台)。
- アメリカの景気や規制の影響を受けやすい。

### ポイント 2: 経営資源の移動

- 開発・デザインでも北米ニーズ優先(例: 大排気量、四輪駆動重視、SUV 重視)。

- ・ 今後 EV 時代になると「米国の税制 (IRA) 対応」で現地化が加速する可能性。

### ✔ ポイント 3: 米国の規制準拠

- ・ 安全基準や環境基準 (EPA・NHTSA など) に完全対応しており、日本より米国法を重視すること。

## JP 日本企業としてのアイデンティティは？

| 項目      | 現状  |
|---------|---|
| 本社所在地   | 東京都渋谷区                                      |
| 親会社     | トヨタ自動車が 20% 超を出資する筆頭株主 (筆頭とはいえ、支配権までは持たない)  |
| 経営体制    | 日本人経営陣が中心、しかし米国現法 (SOA, SIA) が実務を大きく担う      |
| 技術・生産基盤 | エンジン・AWD 技術などは群馬の本社開発拠点が保有。ただし EV 時代には減少傾向。 |

## 😞 今後、米国企業化が進むか？

可能性は「十分ある」と考えられます。

### ✔ 条件が整えば:

- ・ 米国の投資ファンドによる買収・提携
- ・ トヨタが持分を減らす
- ・ IRA (インフレ抑制法) や米国州政府の補助金を最大限活用したい場合
- ・ EV などではテスラやフォードとの連携を深める場合



## 結論 (まとめ)

\*\*スバルは、すでに「日本で設立されたアメリカ主力の自動車メーカー」と言える存在です。\*\*販売の 7 割以上をアメリカに依存し、生産・研究開発拠点もアメリカにあり、主力車種もアメリカ専用設計。今後 EV 時代を迎える中で、スバルが「実質アメリカ企業」として再編される可能性は十分にあり、経済安全保障の視点からも注目すべき企業となっています。