

## 第1章

### 韓国自動車産業の発展パターンと競争力構造

金 奉吉

要約：

韓国自動車産業は構造調整期を経て、高いコストパフォーマンスに加え、品質管理、製品力の強化など一段と競争力を高め、世界市場でのプレゼンスを急速に高めている。一方では、持続的成長のための次世代技術開発力、グローバル生産ネットワークの構築という新たな課題に直面している。

キーワード：発展パターン、貿易特化指数、顕示比較優位指数、低成長の罠、グローバル化の罠

#### はじめに

韓国自動車産業は 1990 年代後半の経営危機と再編を乗り越えて短期間のうち世界市場でのプレゼンスを急速に高めており、特に、韓国自動車産業を代表する現代自動車グループはグローバル企業として急成長している。

韓国自動車産業の場合、輸出拡大などの市場成果にもかかわらず、完成車産業中心に発展してきたため、関連部品素材産業の発展が相対的に遅れた。そのような構造的問題が自動車産業の発展のアキレス腱になって、韓国自動車産業が「低成長のわな」に陥るのではないかという指摘もあった。しかし、1990 年代末の自動車産業の構造調整を通じて構造的問題が改善されつつあり、それが 2000 年代に入ってから再跳躍の原動力になっている。一方で

韓国自動車産業は、グローバル競争が深化している中で次世代自動車技術開発力の向上やグローバル生産ネットワークの構築という新たな課題に直面している。すなわち、韓国自動車産業としては、1990年代までに構築してきた成長方式を転換しつつ新たな発展段階に跳躍しようとする一大転換期を迎えているといえる。

本稿では、韓国自動車産業における発展パターンと競争力構造に焦点を当てて考察する。まず、韓国自動車産業の発展パターンとその特徴を概観する。そして、韓国自動車産業の国際競争力と競争力決定要因について完成車産業と部品産業に分けて考察する。次に、発展パターンと競争力構造との関係、グローバル構造調整における部品メーカーの対応および日中韓における協力可能性について考察する。国際競争力については、最終市場成果である市場シェア、RCA 指数と貿易特化指数などの貿易成果関連指標、そして競争力決定要因としては技術・品質・価格を中心に考察する。中間報告書では韓国自動車産業の発展パターンとその特徴、そして競争力指標の一部についてまとめる。

## 第1節 韓国自動車産業の発展パターン

### 1. キャッチアップ段階

韓国自動車産業は 1960 年代の KD(Knock-Down)生産から始まり、1970 年代半ば以降の固有モデル開発段階、1980 年代の量産体制確立段階、1990 年代の独自モデル開発段階などを経て 1990 年代の半ばまで急成長を遂げた。

韓国で自動車生産が本格化したのは日米自動車メーカーとの技術提携による KD 生産が開始された 1960 年代からである。1962 年にセナラ自動車が日産自動車と技術提携でブルーバードの KD 生産を始めた。その後現代自動車(68年)がフォード、起亜自動車(73年)がマツダとそれぞれ技術提携を結んで KD 生産を始め

た。1970年代に入ってから政府の強力な自動車組立工場の集約化政策などによって再編・統合が進み、乗用車メーカーとしては1970年代半ばには現代自動車、起亜自動車、大宇自動車の3社体制が確立され、現代自動車が最大手の地位にあった。

1980年代に入ってから、第2次オイルショックによる景気沈滞などで自動車メーカーが経営危機に直面すると、政府は1981年に車種別専門生産体制の確立を目的とした「自動車工業合理化措置」を発表した。また、1986年には自動車産業を合理化業種に指定し、3年間（1986～89年）新規参入を禁止した<sup>(1)</sup>。

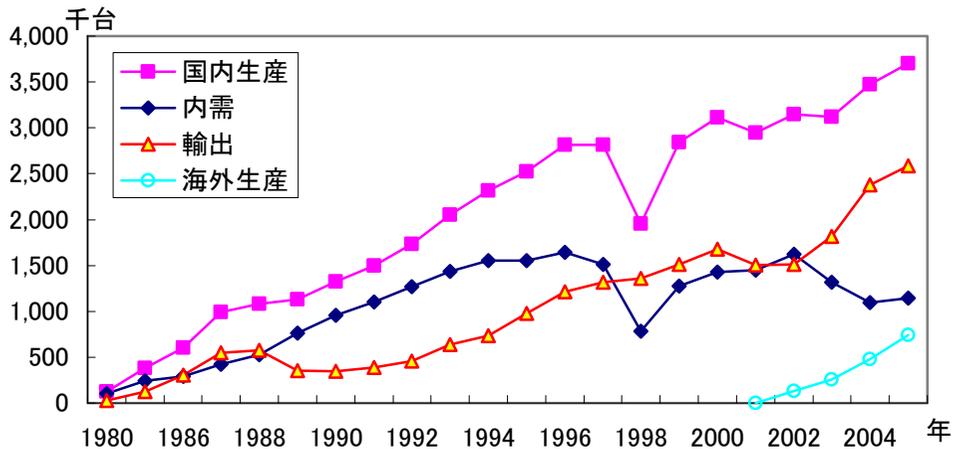
政府の支援などで経営が回復した自動車メーカーは、1980年代半ばから日米企業との積極的な技術・資本提携を通じて大量生産体制を確立した。とくに、1980年代の半ばからアメリカ市場を中心とした小型乗用車の輸出が急速に増加し始め、生産を牽引した<sup>(2)</sup>。このような輸出の急成長は1980年代末にはウォン高、品質問題などで急減するが、1980年代の後半からは国内モータリゼーション（自動車大衆化）が本格化し、輸出に代わって内需が国内生産を牽引するようになった。

1990年代に入ると、政府が自動車産業の保護・育成のために新規参入を禁止していた合理化措置が解除され、現代精工、大宇造船、三星自動車などの新規参入と設備投資競争が始り、生産能力が急増した。その結果、1990年代に入ってから約150万台規模の国内市場で9社の完成車メーカーが激しく競争することになる。

このように量的拡大競争が激化するにつれて完成車メーカーの財務構造が急速に悪化し始める。さらに、1990年代半ば以降代替需要が新規需要を上回るなど内需伸び率が急速に鈍化する。その結果、国内マーケットシェア拡大のための自動車メーカー間の出血販売競争が行われ、自動車メーカーの収益構造を一層悪化させた。

国内生産規模を見ると、1980年代半ばから輸出需要と内需が生産を牽引する形で急増し、1985年の約38万台から1988年には100万台を超え、1990

図1 韓国自動車産業の発展推移



(出所) 韓国自動車工業協会。

年に132万台を生産し世界10位の生産国となった。さらに1995年には253万台を生産し世界第5位の生産国まで急成長した。

## 2. 構造調整期

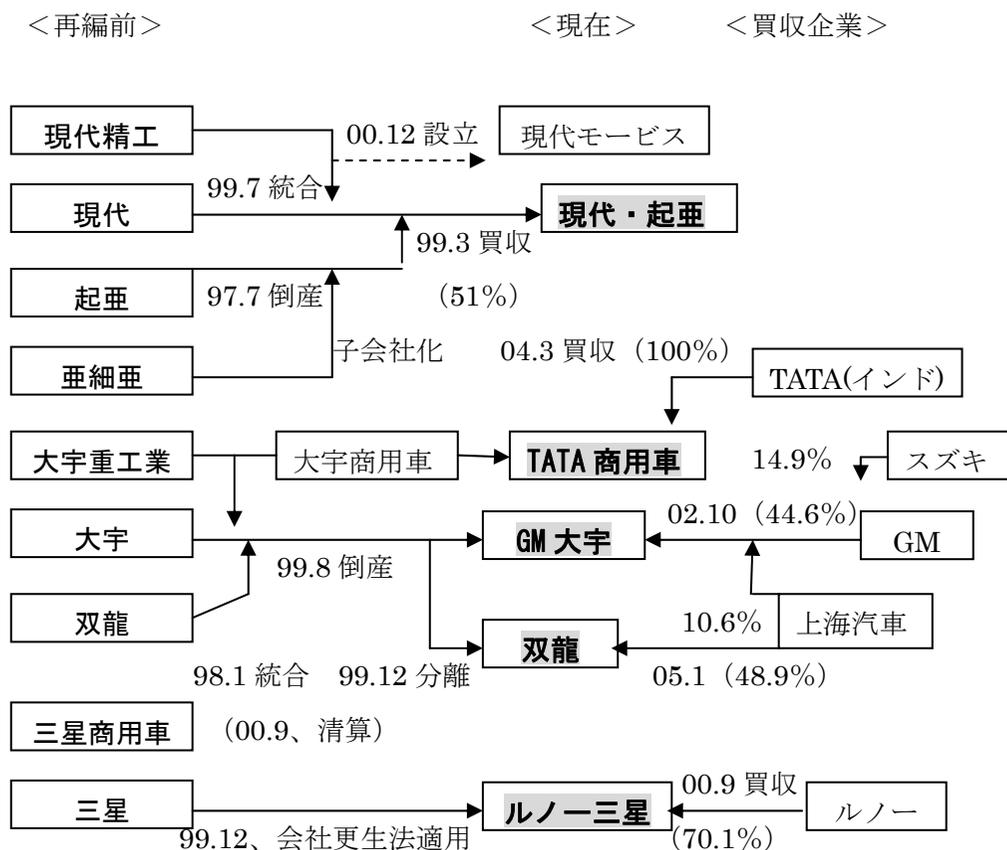
1980年代半ばから急速な成長を続けてきた韓国の自動車産業は、1990年代の半ば以降国内市場の成熟、過剰生産能力などで深刻な停滞期を迎えた。1987～94年の間には内需・輸出・生産ともに年平均20%以上の増加率を記録するなど急成長を続けた韓国の自動車産業は、1995年からは国内市場の成熟などによって成長率が鈍化し、1995～99年間の生産は年平均7.2%の増加に止まった。

各完成車メーカーは、三星グループの自動車産業への新規参入(1994年)をきっかけに設備拡張競争に走り、国内完成車メーカーの生産能力は、1994年300万台を超え、1997年には400万台を超える水準まで急増した。一方、内需は国内市場の成熟に伴い1990年代の半ばから停滞し始め、特に通貨危機の

影響で1998年の国内販売台数は、1997年の151万台の約半分水準である78万台まで急減した。内需の崩壊で1998年の完成車メーカーの稼働率は40%台まで急落し、国内第2位の自動車メーカーであった起亜自動車が不渡りになるなど韓国の自動車産業は史上最大の危機局面に直面することになる。

韓国の自動車産業は、そのような危機局面を打開するため、1998年から完成車メーカー間の統合などの全面的な再編が行われた。1997年12月、大宇自動車の双龍自動車の引受から始まった自動車業界の再編は、現代自動車の

図2 韓国自動車産業の再編(2005年末現在)



(出所) 各種資料より作成。

起亜自動車・亜細亜自動車の引受(98.12)に続いて、2000年には三星自動車がフランスのルノー自動車に買収され、また、大宇自動車もGMに売却されるなど史上最大の再編が行われた。その結果、完成車メーカーは9社から2000年には4社に再編され(図2参照)、しかも、民族資本による自動車メーカーは現代・起亜自動車の1社だけになり、国内市場でも多国籍自動車メーカーと競争することになるなど一層競争圧力が強まってきた。

このような業界再編とともに、各自動車メーカーは経営危機を乗り越えるために果敢な経営改革に乗り出した。現代自動車は起亜自動車との統合後、自動車専門グループとして再出発し、「品質経営」を中心とした独自の経営改革を進めていく。ほかの完成車メーカーは外国資本の傘下に入り、経営改革を進めていくことになった。

完成車メーカーの再編は部品産業の再編とともに、部品産業の発展の主な障害要因として指摘されていたサプライヤー・システムの構造にも変化をもたらした<sup>(3)</sup>。つまり、従来のサプライヤー・システムの排他的専属構造が特定部品メーカーのほぼ独占に近い状況を生み出し、それが部品メーカー間の競争と規模の経済の実現を妨げてきた。しかし、外国部品メーカーの進出の拡大、完成車メーカーの再編などによってこれまで系列内で庇護されてきた多くの部品メーカーが競争に晒されるようになった。その結果、生き残るための戦略として、国内企業同士の統合、外国の大手部品メーカーとの資本・技術提携が促進され、国内部品メーカーの技術水準は急速に高まっていく。

特に、韓国部品産業に大きな影響を与えたのが通貨危機以降の急激なウォン安、国内部品メーカーの倒産などに伴い大手の外国部品メーカーの進出が急増したことである。2004年末現在、1次サプライヤー913社のうち18%の163社が、また、売上高でみた国内ランキング50位のうち52%の26社が外国人投資企業である。特に、Delphi、Magna、Bosch、デンソーなど売上高でみた世界ランキング20位までの大手部品メーカーのうち、17社は既に韓国内に生産拠点を確保している。すなわち、韓国の部品メーカーが大手外資系メーカーのグローバル・調達ネットワークへ編入しつつあるともいえる。こ

のような部品産業の再編は国内部品メーカーの大型化・専門化に大きく貢献した。1次部品メーカー数を見ると、1997年には1,300社であった1次部品メーカーは、2005年には922社になり、大企業の割合も1997年の5%（55社）であったのが、05年には9.3%（86社）まで高まった<sup>(4)</sup>。

韓国自動車産業にとって、通貨危機を契機に行われた1990年代後半からの大規模な構造調整がキャッチアップ段階で形成された構造的問題の解決と国際競争力の強化のためのよい機会になったといえる。

### 3. 再跳躍期：グローバル成長期

韓国の自動車産業は構造調整期を経て質的成長戦略へと転換することで高いコストパフォーマンスに加え、品質管理・製品力の強化など一段と競争力を高めた。韓国自動車産業は国際競争力の強化を基盤に2000年代に入ってから海外現地生産を本格化し始めた。韓国自動車メーカーの海外現地生産は、カナダでの現地生産（1989～93年）から撤退した以降は海外でのKD組立を中心であった。このように2000年代に入ってから海外現地生産を急速に拡大した背景には、国際競争力の向上、賃金の上昇など国内生産コストの上昇、インド・中国などの新興市場の急成長と先進国メーカーの進出ラッシュ、現地市場ニーズへの迅速な対応、為替リスクへの対応などが挙げられる。

現代自動車は1998年からインド（チェンナイ工場）での現地生産をスタートに、2002年には中国の北京ジープとの合弁による現地生産、そして2005年には念願のアメリカ（アラバマ工場）での現地生産をスタートさせた。また、現代自動車は2006年にはヨーロッパでの生産拠点としてチェコ工場を着工するなど海外現地生産を急速に展開している。特に、第2のアメリカ市場とも言われるほど競争が激しい中国市場でわずかな期間で一時期トップに躍り出るほど急成長している。今後グローバルビック5進入を目指している現代自動車にとっては世界の2大自動車市場ともいえるアメリカと中国市場で発展していける拠点が確保されたことは非常に大きい意味を持つ。

海外現地生産拠点の拡大により現地生産台数も急増し、2004年の約50万台から2005年には約75万台、そして06年には100万台に達する見通しである。しかし、現代自動車グループの海外現地生産比重を見ると、2005年基準で現代自動車が25%、起亜自動車が9%であり、まだ海外現地生産の初期段階にあるといえる。たとえば、世界主要メーカーの海外生産比重を見ると、VW64%、本田61%、GM59%であり、トヨタ（42%）以外は50%を超えている。

現代自動車グループは、2010年に世界生産500万台体制と世界市場シェア10%を達成し、グローバル・ビッグ5への進入を目指している。そのなかで、海外現地生産は200万台を計画しており、現在より100万台ほどの海外生産を立ち上げる計画である。現代自動車は日本自動車メーカーが展開してきた海外現地生産過程を約半分程度の5年くらいで軌道に乗せようとしている。しかし、現代自動車グループにとって今後グローバル生産体制を確立し

表1 海外生産台数及び拡充計画

		生産台数(05年)	生産能力(05年)	拡充計画
現代	インド	25万台	25万台	15万台(第2工場)
	中国	23万台	30万台	30万台(第2工場)
	トルコ	6万台	6万台	10万台(増設、07年)
	米国	9万台	30万台	—
	Czech	—	—	—
				30万台(08年)
起亜	中国	11万台	13万台	30万台(第2工場)
	スロバキア	—	—	20万台
	米国	—	—	30万台(08年)
合計		74万台	104万台	165万台

(出所) 現代・起亜自動車。

ていくためには、急速な海外現地生産拡大に伴う「二重の負担」を克服しなければならない。まず、現代自動車は国内集中生産による効率的な開発・部品調達・生産という体制を確立してきたが、海外生産の拡大と輸出減少によってその基盤が崩れることになる。また、海外現地生産の拡大に伴いモデル数・プラットフォーム数の増加、原材料費・外注加工費増加を含む部品調達コスト上昇などコスト上昇圧力が強まっている。すなわち、現代自動車グループとしては、このような海外現地生産拡大に伴う非効率性(グローバル化のわな)<sup>(5)</sup>を克服するためのグローバル次元での生産ネットワークの調整・統合(グローバル構造調整)という新たな課題に直面しているといえる。

#### 4. 発展パターンにおける特徴

世界自動車産業の歴史の中で、欧米以外で自前の開発・生産システムを持って生産と輸出を拡大することに成功した事例は、現在のところ1960年代の日本と1980年代の韓国のみと言っても過言ではないであろう。このように急成長してきた韓国の自動車産業の発展パターンにおける特徴は次のように要約できる。

第1に、韓国の自動車産業は発展の初期段階から輸出需要と乗用車部門が牽引力として先行する形で、量産化・国産化・輸出拡大が同時並行的に推進される、きわめて圧縮された発展パターンを見せている。

第2に、韓国の自動車産業は、国内市場の制約などで内需を基盤とする生産拡大や技術蓄積、部品国産化などを進めていく輸入代替段階を充分持たず、輸出成長段階に急傾斜したことで技術面で高い海外依存的な発展パターンを見せた。とりわけ1990年代までは部品の輸入依存度が高く、それが韓国の自動車産業の構造的問題として長い間韓国自動車産業の発展のアキレス腱になっていた。

第3に、韓国の自動車産業が比較的早い段階から輸出指向的発展が可能であったのは、先進国自動車メーカーとの積極的な技術・資本提携を通じた国

際分業ネットワークへの参加が大きな役割を果たした。韓国の完成車メーカーは、日・米完成車メーカーとの提携関係において技術・資本導入に留まらず、開発（日本）・生産（韓国）・販売（米国）というより深化した分業関係を構築した。そして、提携による積極的な技術導入と導入技術の吸収・改良による技術開発力の蓄積という学習努力を通じて成長してきた。

第4に、韓国政府の自動車産業に対する保護・育成政策と自動車メーカーの積極的な設備投資が成長の原動力となった。政府による自動車産業の集約化や国内市場保護による産業基盤強化などは自動車メーカーの積極的な設備投資をもたらすなど自動車産業の発展に一定の役割を果たしと思われる。

第5に、韓国の自動車産業は、1990年代後半から行なわれた自動車産業の再編を通じてキャッチアップ段階から質的成長段階への転換に成功した。韓国自動車産業は1980年代半ばから完成車中心の量的拡大競争によって過剰生産設備、財務構造の悪化などの構造的問題を抱えていた。しかし、韓国自動車産業は1990年代後半から進められた自動車業界の再編と経営改革を通じて構造的問題の解決と競争力強化に成功し、再跳躍することになった。

## 第2節 韓国自動車産業の競争力構造

### 1. 自動車産業の競争力

韓国の自動車産業は構造調整期を経て、高いコストパフォーマンスに加え、技術開発、品質管理、製品力の強化など質的成長戦略へと転換することで一段と競争力を高めた。このようなコスト・品質競争力の向上に支えられて世界市場でのプレゼンスも急速に高まっている。韓国の自動車輸出は、2005年には史上最大規模である259万台を記録し、金額では380億ドルで半導体（301億ドル）を超えて最大の輸出産業になっている。また、2005年末現在、生産・輸出台数で世界5位を記録しており、世界市場でのシェアも順調に拡

大しつつある。世界市場でのシェアを見ると、1992年の1.2%から1995年には3%を超え、05年には5%を超えている。世界で最も競争が激しいアメリカ市場でのシェアも1995年の1.3%から1990年代後半の通貨危機などで一時期伸び悩んだが、2000年代に入ってから再び増加し始め、2005年には4%を超えるなど順調に伸びつつある。

特に、韓国自動車産業の代表企業である現代自動車グループは短期間のうちグローバル企業として急成長している。現代自動車グループは、2005年には372万台を生産し、GM(917万台)、トヨタ(812万台)、Ford(680万台)、VW(524万台)、DMC(485万台)など世界Big5に次ぐ世界第6位にランクされている。現代自動車グループが所属している第2集団には、PSA、日産、本田などが所属しており、生産規模では350万台前後の水準である。

韓国自動車産業の国際競争力を市場成果指標である顕示比較優位(Revealed Comparative Advantage: RCA)指数で見ている<sup>(6)</sup>(表2)。韓国の自動車産業のRCA指数を見ると、日本、ドイツ、フランスなどの自動車先進国と比べると低い水準であるが、1990年代に入ってから持続的に上昇し、2000年からは1を超えるようになった。完成車産業と部品産業に分けてみると、完成車産業は持続的な輸出増加に伴い1990年代半ばからRCA指数が1を越えて、2000年代に入ってから急速に高まっている。一方、部品産業のRCA指数は、漸進的に上昇はしているものの、他の先進国との国際競争力の格差が依然として大きいことがわかる。しかし、2000年代に入ってから急速に改善され、2005年には1を超えるなど部品産業の再編前の1995年の0.22水準と比較すると部品産業の輸出競争力が急速に改善しつつあるといえる。

このような世界市場に占める韓国自動車産業のプレゼンスの拡大は国際競争力の向上を裏つけるものであるといえる。とりわけ、2000年代に入ってから世界で最も競争が激しいアメリカ市場での韓国車に対する品質評価の改善は著しい面がある。アメリカでは、顧客満足度調査の一環として、自動車の新車初期品質調査(IQS)を非常に重視する。J.D.Power社の調査によれば韓国ブランド車の初期品質は1999年以降から格段に改善され、2004年には

表2 主要国別自動車産業のRCA指数

		1990	1995	1998	2000	2002	2005
完成車	韓国	0.45	1.14	1.10	1.27	1.42	1.83
	日本	3.50	2.40	2.77	2.67	2.93	2.89
	米国	0.56	0.66	0.55	0.53	0.60	0.81
	ドイツ	2.16	2.18	2.19	2.38	2.43	2.46
	フランス	1.22	1.19	1.22	1.33	1.34	1.53
部品	韓国	0.18	0.22	0.40	0.46	0.53	1.11
	日本	1.65	1.96	1.43	1.70	1.82	2.01
	米国	1.69	1.90	1.96	2.02	2.03	1.67
	ドイツ	1.91	1.94	1.31	1.31	1.38	1.49
	フランス	1.59	1.60	1.62	1.93	1.43	1.46

(注) 自動車産業の分類基準は SITC 3桁で、完成車 (781, 782,783)、部品 (784)。

(出所) UN, *International Trade Statistics Yearbook*. WTO, *International Trade Statistics*.

アメリカ車、欧州車を上回り、日本車に近づく勢いを示している。J.D.Power社の2006年のブランド別新車初期品質調査では、37のブランドの中で1位のPorsche、2位のトヨタレクサスに次ぐ第3位が韓国車を代表する現代車であった。現代車の品質水準は2000年の34位から2003年23位、2005年10位、2006年3位と垂直上昇を見せている<sup>(7)</sup>。

このような品質改善は、現代自動車グループが再編後自動車専門グループとして再出発するとともに、1999年から「品質経営」を中心とした経営改革に取り組んだ成果である。現代・起亜自動車は統合後両社の購買部門とR&D部門の統合、プラットフォーム縮小、系列部品メーカーの再編・統合などを通じた統合のシナジー効果の極大化を図った。

以上のように、現代自動車としては1999年の「品質経営」宣言以降、品

表 3 J.D.Power 社の新車品質評価(IQS)

	Total	GM	Ford	Toyota	Honda	Hyundai	Daewoo	Kia
1990	140	-	-	-	-	230	303	166
1995	103	71	79			195	-	295
2001	147			121		192	176	267
2003	133		136	121	128	143		168
2005	118		127	105	112	110		140
2006	124	119	127	106	110	102		

(注) IQS (Initial Quality Study) は走行期間 90 日以上の新車 100 台当りの欠陥数。

(出所) J.D. Power 社。

質競争力は世界水準に達しているが、生産性の面では依然として多くの課題を抱えている。現代自動車の生産性指標をトヨタ自動車と比較すると相当見劣りする。一人当たり生産台数ではトヨタ自動車の 82%水準、マンアワー生産性（一人当たり労働時間数）ではトヨタの 65%水準にある。すなわち、労働力投入で 20%近く、労働時間数で 30%強、余分の労働力を投入しており、物的生産性では大きな格差があることを意味する。また、一人当たり付加価値(付加価値生産性)ではトヨタ自動車の 37%水準にとどまっており、物的生産性以上に格差が開いている(大鹿 [2005: 142])。すなわち、現代自動車の場合、品質確保のために開発工数やリードタイムなど生産性面においてはある程度犠牲にしているようにも考えられる。現代自動車としては「品質改善と生産性向上の両立」という新たな壁に直面しているといえる。

## 2. 自動車部品産業の競争力

特定産業における生産性や市場成果などで競争力指標が改善されても、関連部品素材の輸入依存度が高いと、同産業の国際競争力が長期的に強化され

るとはいえない。それは部品素材の輸入依存度の増加は中間財部門と最終財生産部門との相互因果性(circularity)の弱化をもたらし、先端部品の輸入増加による生産コスト増加、付加価値の流出などを通じて最終財生産部門の競争力の低下をもたらす要因となる（低成長の罫）（Rodrik [1996]）。

韓国自動車産業の発展パターンの一つの特徴として、完成車産業中心の発展と部品産業の発展の遅れを指摘したが、ここで部品産業の競争力をもっと詳しく見ていこう。

自動車部品の貿易収支は通貨危機以前の 1996 年までには膨大な貿易赤字を記録していたが、1998 年から黒字に転換し、2000 年代に入ってから黒字が拡大し続けている。自動車部品の輸出は、とりわけ韓国自動車メーカーの海外現地生産が本格化した 2003 年から OEM 用部品輸出の急増に伴い急速に増大している。それは主な輸出先が海外現地生産の本格化した中国、インド、アメリカ向けが中心になっていることからわかる。もちろん国内部品メーカーの競争力の向上に伴い外国自動車メーカーへの OEM 用部品の輸出や自動車輸出増加による補修用部品の輸出も増加している。

一方、自動車部品の輸入は、変速機とエンジン部品などの先端技術部品が

表 4 自動車部品の国別輸出入(2005 年) (100 万ドル、%)

国名	輸出	比率	国名	輸入	比率
中国	2,583	33.5	日本	801	36.5
米国	1,825	23.6	Germany	452	20.6
India	418	5.4	米国	349	15.9
日本	315	4.1	中国	136	6.2
Uzbekistan	285	3.7	豪州	90	4.1
小計	5,426	70.3	小計	1,828	83.3
総計	7,719	100	総計	2,179	100

(注) 自動車部品は HS コード 8708。

(出所) 韓国貿易協会。

大きな比重を占めているが、最近自動車輸入の増加に伴い補修用部品の輸入も増加しつつある。韓国の自動車部品の輸入依存度(輸入/内需)は1995年に15.6%から低下し続け、2000年代に入ってから10%前後まで低下した。品目別輸入を見ると、変速機(Gear Box)が総輸入の23.8%として最も多く、次がエンジン部品(12%)、Fuel Pump(7.6%)、Air Bag(3.6%)、電子制御式 Brake(3.1%)などの順である。また、輸入国別に見ると、日本が圧倒的に多く、続いてドイツ、米国の順であり、上位3カ国が総輸入の73%を占めている。すなわち、自動車部品の輸入を見ると、一部自動車先進国から駆動系の核心部品である変速機とエンジン部品など先端部品を中心に輸入していることがわかる。

表5 韓国の自動車部品の輸出入推移

(百万ドル)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
対世界輸出(A)	1,745	1,868	2,288	3,695	5,271	7,719
対日輸出(B)	129	144	188	241	193	315
B/A(%)	7.4	7.7	8.2	6.5	3.7	4.1
対世界輸入(C)	1,206	1,194	1,537	1,772	1,966	2,197
対日輸入(D)	592	596	691	761	719	801
D/C(%)	49.1	49.9	45.0	42.9	36.6	36.5
対世界貿易収支	539	674	751	1,923	3,305	5,522
対日貿易収支	-463	-452	-503	-520	-526	-486
対世界貿易特 化指数	0.18	0.22	0.20	0.35	0.46	0.52

(注) 1) 自動車部品はHSコード8708。

2) 貿易特化指数 =  $(X_i - M_i) / (X_i + M_i)$ 、但し、 $X_i$  : i製品の輸出  $M_i$  : i製品の輸入。

(出所) 韓国貿易協会。

このように自動車部品産業は、1990年代半ば以降の自動車部品の輸入代替と輸出拡大によって2000年代に入ってから輸出特化産業化しつつある。自動車部品の対世界市場における貿易特化指数を見ても2000年代に入ってから急速に高まっていることがわかる（表5）。

しかし対日輸出入を見ると、依然として貿易赤字が続いている。日本からの自動車部品の輸入は持続的に増加しており、2005年には自動車部品の総輸入額の36.5%が日本からの輸入であった。品目別に見ると、駆動系の核心部品である変速機とエンジン部品が総輸入の65%を占めている。日本からの自動車部品輸入の急増は、多くの部品を日本からの輸入に依存しているルノー・三星自動車の生産増加や日本車の販売好調の影響が大きい。対日輸出は、汎用品であるClutchとWheelの輸出が多く、特にWheelは対日輸出の31%を占めている。韓国の自動車産業の貿易収支は、完成車・部品ともに全体としては大規模の黒字を記録しているが、対日貿易収支のみが大きな赤字であることから、韓国自動車産業の対日競争力の劣位が分かる。

日本と韓国の部品メーカーの規模面で比較してみると、売上高でみた国内ランキング50位までの平均従業員数（04年基準）は、韓国が3,300人なのに対して、日本は6,900人である。また、売上高でみた世界ランキング（04年基準）で100位以内に入っているのは韓国の場合、現代モータース（27位）と萬都（97位）の2社だけであるが、日本は25社が含まれている。部品メーカーの規模だけではなく、韓国自動車部品産業の技術水準は、日本と比べて生産技術79%、品質管理86%、部品設計能力71%、生産設備水準73%など技術水準が日本の約77%に過ぎないという調査もある（2003年、自動車部品産業振興財団）。

韓国自動車部品産業の構造的特徴である小規模で、専属的な1次部品メーカー中心である状態は再編後改善されつつあるが、先進国の部品メーカーとの規模・技術水準での格差は依然大きいといえる<sup>(10)</sup>。

以上のように、韓国の自動車部品産業は依然として規模の零細、低技術水準の部品メーカーが多く、更なる再編・統合を通じた専門・大型化が必要で

あろう。特に、最近のようにグローバル生産ネットワークの展開と環境・安全関連技術の研究開発負担が加重しているなかで、部品メーカーの技術開発力に基づく完成車メーカーとの分業関係の深化が一層重要になっている。今後、韓国自動車産業が次世代自動車関連技術開発力の確保、グローバル生産・販売ネットワークの強化を通じて持続的に発展していくためにも部品産業の育成が大きな課題になっている。

---

〔注〕

- (1) 韓国自動車産業の発展パターンと自動車産業政策については金 [2000] 第 6 章を参照。
- (2) このような 80 年代半ばからの輸出の急増は低賃金による高い価格競争力によるものであるが、それ以外にも国際油価の急騰による小型乗用車の需要の急増、日本車の対米輸出自主規制 (VER) なども韓国車の対米輸出の大きな要因として作用した。
- (3) 韓国自動車産業におけるサプライヤー・システムの構造的特徴については金 [2000] 第 8 章を参照。
- (4) 自動車産業の場合、大企業は従業員 300 人以上、資本金 80 億ウォン以上の企業である。
- (5) グローバル非効率のわなについては、大鹿 [2005 : 150] を参照。
- (6)  $RCA_i = (X_{ci}/X_{ct}) / \{(X_{wi}-X_{ci})/(X_{wt}-X_{ct})\}$  但し、 $X_{ci}$ =c 国の i 商品の輸出額、 $X_{ct}$ =c 国の総輸出額、 $X_{wi}$ =世界の i 商品の総輸出額、 $X_{wt}$ =世界の総輸出額である。
- (7) 現代自動車の主な輸出モデル別順位を見ても、Tucson(1 位)、EF Sonata (3 位)、Grandeur TG(1 位)など主要モデルが上位にランクされている。Consumer Reports、Strategic Vision などの他の調査機関の評価でも現代車は上位にランクされている。
- (10) 韓国の部品メーカーの総売上高が 32 兆ウォンであり (2003 年)、それは Delphai の売上高 (34 兆ウォン) より少ない。

〔参考文献〕

〈日本語〉

大鹿隆 [2005] 『アジア自動車産業の実力』ダイヤモンド社。

金奉吉 [2000] 『日・韓自動車産業の国際競争力と下請分業システム』神戸

大学経済経営研究所 研究叢書 55。

—— [2002] 「自動車産業の競争パラダイムの変化とサプライヤーシステム：  
韓国自動車産業を中心に」『韓国経済研究』 Vol.1, No.2。

—— [2005] 「自動車産業の競争パラダイムの変化と韓国自動車産業」環日  
本海経済研究所編『現代韓国経済－進化するパラダイム』日本評論社。

〈韓国語〉

韓国自動車産業研究所『韓国自動車産業』各年版。

—— 『自動車経済』各号。

韓国自動車工業協同組合『自動車産業便覧』各年版。

産業資源部 [2003] 『自動車部品産業の現況及び発展方向』。

趙 徹 他 [2006] 『産業環境の変化と自動車部品の発展戦略』産業研究院。

〈英語〉

Rodrik, Dani [1996] “Coordination failures and government policy: A  
Model with applications to East Asia and Eastern Europe”, *Journal of  
International Economics*, Vol.40, pp1-20