

韓日 FTA が両国自動車産業に与える影響と協力可能性

(韓国経済システム研究シリーズ No.6)

富山大学経済学部
金 奉吉

2004年11月

環日本海経済研究所
(ERINA)

韓日 FTA が両国自動車産業に与える影響と協力可能性

金奉吉
富山大学経済学部教授

<要旨>

本稿では、韓日 FTA が両国自動車産業の生産立地及び貿易パターンに与える影響について空間経済学の枠組を使って考察するとともに、両国自動車産業における協力可能性を検討するのが目的である。自動車産業は両国の貿易や関連産業への波及効果などの経済的比重を考えると、韓日 FTA のもっとも大きな影響を受ける産業の一つである。対日競争力劣位にある韓国自動車産業にとって、韓日 FTA による市場統合は、完成車・部品産業ともに大きな打撃を受けることが予想される。日本の自動車の輸入関税がゼロである状況の下で、韓国の輸入関税が撤廃されると韓国市場での日本車の競争力が一層高まる。また、FTA の動態的效果として期待される投資創出効果もそれほど期待できない状況である。すなわち、両国間では 2003 年から投資協定 (BIT) が発効しているおり、また、両国の自動車産業における生産・市場構造と立地的要因などを考えると、たとえば、NAFTA のような車種別生産の棲み分けに基づく域内生産調整の可能性も低いといえる。

韓国の自動車産業にとっては、韓日 FTA の肯定的な側面よりは否定的な側面ばかりが浮かび上がっている。しかし、最終的に韓日 FTA は避けられない状況であるなら、いかにしてソフトランディングさせるかが重要な課題になる。すなわち、韓国と日本の自動車産業の強みを生かして、両国にとっての相互利益 (Win-Win) になるように FTA の中身を設計していくかが重要である。そのためには、まず両国自動車産業の協力を強化していくことが必要である。両国の自動車産業の協力を拡大するためには、産業内での戦略的分業と企業間の戦略提携を拡大するとともに、制度面での調和や協議機構の設置などの環境整備に努力する必要がある。

Key Word : 韓日 FTA、空間経済学、集積効果、貿易転換効果、貿易創出効果

はじめに

自動車産業は、世界的な供給過剰と先進国市場の成熟の下でグローバル競争が激化している一方、R&D 投資の巨額化などで、自動車メーカーにとって採算が一層取りづらくなっている。また、最近のグローバリズムの流れと並行して、地域貿易協定を中心とするリージョナリズムの進展に伴い自動車メーカーの世界的レベルでの製品・市場戦略の重要性が増している。このような経営環境の急変の中で各自動車メーカーは、グローバル製品・市場戦略の強化、次世代技術開発におけるコスト削減とリスク分散のために戦略的提携を強化している。

韓国の自動車産業も、通貨危機以降の再編過程でグローバル競争ネットワークに編入されつつある。1997 年の通貨危機以降、完成車業界の再編が加速化しており、また、国内部品産業でも再編と階層分化が進んでいる。韓国の自動車産業にとって、今後の中長期的な課題としては、やはり安全・環境関連の次世代技術へのキャッチアップが最も需要であるが、それとともに 2005 年の締結予定の韓日 FTA による日本車との競争にどう対応するかも大きな課題の一つであろう。

本稿では、韓日 FTA が両国自動車産業に与える影響及び協力可能性を考察するのが目的である。第 1 節では、世界自動車産業における競争パラダイムの変化と韓国自動車産業の発展パターン及び再編について検討する。第 2 節では、FTA のような経済統合が産業の国際的な生産立地と貿易パターンにどのような影響を与えるかを空間経済学の枠組を使って説明する。第 3 節では、韓日 FTA が両国の自動車産業の貿易と投資に与える影響を分析する。そのために、両国自動車産業の競争力と協力関係の現状を明らかにし、そして、韓日 FTA 締結が両国の自動車産業に与える影響を検討する。第 4 節では、両国自動車産業における協力の可能性を検討する。

．自動車産業の競争パラダイムの変化と韓国自動車産業

1．世界自動車産業における競争パラダイムの変化

21 世紀の世界自動車産業における競争パラダイムは、グローバル製品・市場戦略の強化及び次世代技術開発競争を中心とした戦略的提携及び合併などを通じた「ネットワーク競争体制」になりつつある。自動車産業における競争パラダイムの変化を加速化させているのが、世界的な供給過剰と先進国市場の成熟、次世代自動車開発と関連した R&D 投資の巨額化、そしてグローバル化とリージョナリズムの進展などである。

まず、次世代自動車技術と関連した、安全・環境、高度情報化技術が 21 世紀自動車産業の競争力の核心要素となりつつある。次世代エコカー開発と関連しては、ハイブリット車、そして燃料電池車の開発が課題になっている。特に、燃料電池車開発にはいろんな方式があり、膨大な開発コストがかかる。また、どんなタイプが国際標準（de factor standard）になるかがいまだに不明確であるためリスクも非常に大きい。従って、エコカー開発と関連しては、開発コストとリスクを分散させるため、自動車メーカー間の戦略的

提携を通じて開発が進められている⁽¹⁾。このようなエコカー開発のネットワーク競争体制から外されると国際競争から完全に脱落する可能性さえある。

さらに、環境問題、安全問題とも関連するが、情報通信技術を活用したテレマティクス(Telematics)⁽²⁾など自動車の高度情報化も急速に進んでいる。これまでは単純な移動手段にすぎなかった自動車がモバイル生活空間(Mobile Life Space)へと進化してきている。すなわち、自動車と人間生活との相互作用やトータル・システムを重視するようになりつつある。したがって、自動車メーカーとしてもバリューチェーン(Value Chain)の再構築に迫られている。従来の自動車メーカーのバリューチェーンが開発、生産、販売、メンテナンス中心であったのが、今後は、保険・金融サービス、レジャーまでを取り込み、IT技術を活用した「カーライフへの総合サービス事業化」が付加価値を拡大する重要条件となりつつある。

次に、最近のグローバリズムの流れと並行して、FTA などを中心とするリージョナリズムの進展に伴い自動車メーカーの世界的レベルでの製品・市場戦略がより重要になってきている。すなわち、地域的な嗜好への配慮を失わずに、世界規模での「規程の経済」を実現することが自動車メーカーにとって大きな課題になっている。

韓国の自動車産業も、こうした世界自動車産業における競争パラダイムの変化の影響を直接的に受けている。通貨危機以降、完成車業界の再編が加速化しており、その過程でGM、ルノーという多国籍企業の国内進出によって国内市場でもグローバル競争が始まった。また、国内部品産業でも大手外資サプライヤーの国内進出拡大などによって再編と階層分化が進み、サプライヤーシステムも市場原理に基づく競争重視の考え方が浸透しつつあるなど変化が起こりつつある。つまり、韓国の自動車産業も通貨危機以降の再編過程でグローバル競争ネットワークに参加しつつあるといえる。

2. 韓国自動車産業の90年代の危機と再編

(1) 韓国自動車産業の発展パターン

韓国の自動車産業は1980年代の半ば以降急成長を遂げて、韓国経済の10%産業といわれるようになった。表1-1は、生産額、付加価値額、輸出額、雇用のそれぞれの点で、製造業に占める自動車産業の比重を示している。2001年基準で製造業に占める自動車産業の比重を見ると、雇用面での7.6%以外には、輸出の12%、生産額の11%、付加価値の10%を占めている。

<表1-1> 韓国自動車産業の製造業に占める比重

韓国の自動車産業の発展パターンをみると、発展の初期段階から輸出需要と小型乗用車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⁽³⁾。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、1990年代の独自モデル開発段階などを経て、現在は安全・環境・情報化関連技術などの先端技術のキャッチアップ(Catch-up)段階にあるといえる。

国内生産規模は、1985年の約80万台からそれ以降の輸出の急速な拡大、そして80年代後半からのモータリゼーション(自動車大衆化)などで1990年に132万台を生産し世界10位の生産国となり、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。世界自動車産業の歴史の中で、1990年代までの時点で欧米以外の国のなかで独自の開発力・生産システムを持って生産と輸出に成功したのは1960年代以降の日本と1980年代以降の韓国のみである。

< 図 1 - 1 > 韓国自動車産業の発展推移

韓国の自動車産業の発展パターンのもう一つの特徴として、完成車メーカー中心に発展してきて、相対的に部品産業の育成が遅れたことである。そのような発展の初期段階から輸出需要中心の生産拡大は輸入部品への依存度を高め、それが国内部品産業の育成を遅らせた。また、特定完成車メーカー中心の排他的専属構造のサプライヤーシステム(Supplier System)も部品産業の育成を妨げる主な要因となった。特に、最近のように国際競争の激化と環境・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、韓国自動車産業が世界自動車産業の競争パラダイムの変化に対応して行くためには、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とともに、部品産業の育成も大きな課題になっている。

(2) 1990年代の危機と構造再編

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年代の半ば以降の国内市場の成熟、国内自動車メーカー間の設備投資競争による過剰生産能力などで深刻な停滞期を迎えた。韓国の自動車産業は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したが、1995年からは国内市場の成熟などに伴い成長が鈍化し始めた。そのような状況の下で、国内第2位自動車メーカーである起亜自動車の不渡り(1997.7)と経済危機などによって韓国の自動車産業は史上最大の危機局面を迎え、1998年から本格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、現代自動車の起亜自動車の引受(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(2002.10)など史上最大の再編が行われた。その結果、1990 年代の半ばまで現代(現代精工)、起亜(亜細亜)、大宇(大宇重工業)、双竜、三星(三星重工業)の 5 大グループの 9 社の自動車メーカーが競争していたが、2002 年からは現代・起亜、GM・大宇、ルノー・三星、そして大宇から系列分離された双竜自動車など 4 社体制に再編された⁽⁴⁾。それにより国内市場でも多国籍企業と本格的に競争することになるなど一層競争圧力が強まってきた。

<表 1 - 2> 国内自動車メーカー現況(2002 年末現在)

また、部品産業も完成車業界の再編、経済危機などで再編・統合が進められた。これまで、部品産業の発展を遅延させた主な要因として、サプライヤーシステムの構造的問題が指摘されてきた。つまり、韓国自動車産業におけるサプライヤーシステムの専属・単層構造が、部品供給における特定サプライヤーのほぼ独占に近い状況や寡占状況を生み出し、それがサプライヤー間の競争と規模の経済の実現を妨げたのである。しかし、こうしたサプライヤーシステムも完成車業界の再編や多国籍サプライヤーの国内進出、完成車メーカーの発注戦略の変化などによって変わりつつある。

まず、国内完成車業界の再編、外国のメガサプライヤーの国内進出などで競争原理が生まれつつある。これまで系列内で庇護されてきた国内のサプライヤーが海外の大手サプライヤーとの競争に晒されるようになった。さらに、モジュール化及びネット調達の進展はサプライヤー間の激しい競争を生み出し、その結果、国内部品業界でも外資との資本・技術提携や国内企業同士の統合などの動きが活発に行われている。すなわち、韓国の部品産業においても、品質・技術力の向上やコスト削減へのインセンティブが高まり、競争力を強化しやすい環境になりつつある。

韓国の自動車産業にとって、これまで国内自動車メーカーの量的拡大の競争、国内部品メーカーの規模の零細性と低い技術水準が自動車産業の発展の主な障害要因であったことを考えると、通貨危機を契機に行われた大規模な再編は国際競争力の強化のためのよい契機になったともいえる。

・ 地域統合と自動車産業

1. 自動車産業の国際貿易

1990 年代の半ば移行世界の貿易は、全般に経済成長の速度以上の速さで拡大してきたが、自動車産業の貿易も急速に拡大してきた。自動車産業の貿易は、多国籍自動車メーカーのグローバル化の進展による完成車及び同部品の世界規模での供給・調達が拡大することで拡大し、2001 年の世界自動車の貿易総額は 5,200 億ドルで世界貿易額の約 8%に達している(表 2 - 1 参照)。但し、そのうち約 75%が先進国間での交易である。

<表 2 - 1> 世界の総輸出に占める自動車関連輸出額の割合 (2001 年基準)

一方、自動車産業については、一部の先進国も含めて多くの国が自動車に対する高い関税・非関税障壁を設けており、自由貿易とはほど遠い状況が続いている (表 2 - 2 参照)。先進国のなかでは EU が最も高関税を維持している。EU の乗用車関税は 10% であり、日本 (1978 年にすでに撤廃) 及び米国 (2.5%) はもちろん、韓国 (8%) と比較しても明らかに高い。とりわけ、EU の乗用車市場の規模は米国市場に匹敵する大規模であり、域外国から見れば、EU の関税が大きな貿易障壁になっている。このようなブロック化による域外に対する貿易障壁は、域内消費者の選択肢を制限するだけでなく、域内メーカーの競争を制限し、また部品の世界最適調達の際にもなる。

<表 2 - 2> 主要国の自動車輸入関税

自動車産業は先進国でも途上国でも、関連産業を含めて雇用、貿易収支など各国の国民経済に占める比重が非常に大きく、したがって FTA などによる市場統合の影響を最も強く受ける産業のひとつである。FTA が締結され、FTA 参加国同士で関税が撤廃されれば、完成車、部品ともに狭い各国市場に制約されることがなく、国境をまたいで効率的な生産拠点の配置が可能になる。また、貿易・投資の円滑化や経済制度の調和・収束、紛争解決方式の整備による国際的取引コストの削減も可能になる。たとえば、FTA の締結に伴う通関手続きの効率化、投資ルールの確立、安全基準の調和などは自動車産業の貿易に直接関わる政策課題でもある。

2. 市場統合とグローバル立地戦略

最近のグローバル化とリージョナリゼーションの進展に伴い自動車メーカーの世界的レベルでの製品・市場戦略とともに、生産拠点の集積 (aggregation) と分散 (fragmentation) という生産立地戦略がますます重要になってきている。今後は、いつ、どの地域・国との間で市場統合が行われるかが、企業の生産立地戦略に大きな影響を与えることになる。自動車産業の場合、1990 年代に入ってから NAFTA、EU などの地域貿易協定の拡大に伴い、新たな立地戦略を取る必要に迫られてきた。

このように経済統合がある産業の国際的な生産立地と貿易に与える影響を説明する理論として、1990 年代に入ってから注目を浴びるようになったのが空間経済学である⁽⁵⁾。生産立地と貿易パターンを説明する理論としては、依然として国際貿易理論が中心的な位置を占めているが、空間経済学のアプローチも有効な手がかりを提供してくれる。空間経済学の中心概念は、規模の経済と輸送費用との相互作用により内生的に生じる「集積の経済」である。すなわち、空間経済学は、生産要素賦存の違いなどによる外生的な比較優位が基礎になっている伝統的な貿易理論とは異なり、規模の経済性と (広い意味

での) 輸送費用の相互作用による内生的な比較優位(集積の経済)を分析の基礎にしている。

工業製品の生産には様々なレベルで収穫逓増(規模の経済性)が働く。集積の経済と関連して重要なのはさまざまな外部性から発生する「規模の経済性」である。外部経済のうち集積の発生と密接な関係にあるのは「マーシャルの外部経済」である⁽⁶⁾。集積が発生し拡大していくメカニズムは、企業なり産業の関連による外部経済がそこに立地する企業、産業の費用を逓減させるという形の規模の経済を生み出すことと密接に関係する。すなわち、企業あるいは産業間の連関は、それが強ければ強いほど、集積が発展する強力な誘引となる。

また、製品の輸送には各市場の地理的・制度的要因によって輸送コストがかかる。輸送コストが特定地域での集中生産によるメリットより大きければ、生産を市場ごとに分散させるという選択も可能である。関税・非関税障壁などの貿易障壁によって生じるコストも輸送コストの一部であり、貿易障壁の撤廃は生産の集約を促進する。

以上のことから、FTA などによる市場統合後の生産立地の集約あるいは分散は、市場統合の水準や産業の特性に大きな影響を受けるといえる。また、生産立地優位性は、部品メーカーの進出度合や賃金水準などによっても変化するが、他に有力な立地が出現することによって相対的に低下するケースもある。すなわち、市場統合に新たな国・地域が加わると、域内における加盟国間の生産立地の優位性が変化することになる。

3. 産業の特性と生産立地

生産立地の優位性は製品の特性によっても異なる。2 国間・地域間で市場が統合された場合、自動車産業の特性と生産立地との関係を見てみよう。

自動車産業は開発、部品生産、完成車組立て、販売、メンテナンスというバリューチェーンにおいて多種多様な産業からなる総合機械産業であり、従ってその前後方連関効果が非常に大きい産業である。自動車産業は、総合性、調整性、累進生という3つの特徴を持っている⁽⁷⁾。総合性とは、自動車産業が総合機械産業であるゆえに様々な要素技術の集大成である、という意味である。すなわち、関連技術すべてがあるレベルに揃う必要があり、単に一部の技術が優れているだけでは優れた最終製品を生産できない。次に、調整性とは、自動車が3万点にも及ぶ部品の集合体であることから、部品相互間の仕様や品質のかみ合わせに関する調整、あるいは供給スケジュールに関する調整が自動車の品質や効率性に大きく影響する、ということである。そして、累進性とは、現場での生産経験の累積が生産性の向上に貢献し、技術進歩を生み出す源泉であるということである。

このような自動車産業の特性から自動車生産の「集積効果」が大きく、完成車組立工場と部品工場が近接して立地することによるメリットは大きいといえる。また、自動車産業の場合、特定の地域に関連産業が集積することによって循環的に増大していくため、

一度産業の集積が生じた地域が有利になりやすい。しかし、部品の生産には完成車以上に規模の経済性が働くものが多いため、完成車組立工場ごとに部品工場を設立するようなことはできない⁽⁸⁾。したがって、生産規模が最も大きい完成車の組立工場の周辺に多くのサプライヤーが立地するのである。

一方、自動車産業の次のような特徴は生産立地の分散を促進するように働く。まず、自動車は輸送及び在庫コストが大きいため、市場に近いところで生産するメリットは大きい。次に、市場によって嗜好性や道路事情、安全・環境基準などが異なることから生産の過度の集中は管理コストが大きい。また、自動車産業は前後方連関効果が非常に大きい産業であり、そのため、必ずしも経済的合理性だけでは生産立地が決定できないケースも多い。特に、開発途上国では自国の自動車産業育成のため、高い貿易障壁を設けるケースが多く、その場合は、市場規模を伴わなくても現地生産が必要となる。たとえば、ASEAN の場合、各国が自動車産業を長い間輸入代替産業として保護してきたため、日本の自動車メーカーが各国別に生産拠点を設置し、規模の経済性が発揮しにくい状態にあった。それが、ASEAN 自由貿易地域 (AFTA) の成立で貿易障壁が取り除かれると、日本の自動車メーカーは、完成車・部品の域内補完体制という域内相互補完型分業体制の構築を進めており、このことが域内輸出の増加や投資の拡大に繋がっている。

・ 韓日 FTA と自動車産業

1. 韓日自動車産業の競争力比較

韓国の対日貿易収支赤字問題が両国経済の懸案になっているなかで、自動車産業の対日貿易赤字も急速に増加している。表 3 - 1 で示されているように、完成車と部品ともに対日貿易赤字が急速に拡大している。完成車部門では、1999 年の韓国の輸入先多辺化措置の解除以降対日貿易赤字が急速に拡大している。現代自動車の日本進出に伴い対日輸出も増加しているが⁽⁹⁾、日本車の輸入増加率がそれを大幅に上まわっており、特に、日本車の輸入が毎年 2 倍以上の速いスピードで増加している。

自動車部品の対日貿易赤字はもっと深刻な状況である。対日自動車部品の貿易赤字は持続的に増加しており、2002 年には自動車部品の総輸入額の 42.7% が日本からの輸入であった。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輸入車の販売好調の影響も大きい。基本的には国内部品メーカーの技術力の劣位によるものである。特に、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が劣位にあることが分かる。

< 表 3 - 1 > 韓国の対日自動車貿易推移

次に、韓国と日本の自動車産業の国際競争力を顕示比較優位 (Revealed Comparative Advantage: RCA) 指数と貿易特化指数(Trade Specialization Index)で見よう⁽¹⁰⁾。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。完成車部門と部品部門に分けてみると、完成車部門は持続的な輸出増加に伴い 1990 年代半ばから RCA 指数が 1 を越えている。しかし、部品部門の RCA 指数は、漸進的に上昇はしているものの、依然として他の先進国との国際競争力の格差が大きいことがわかる。

<表 3 - 2> 主要国別自動車産業の RCA 指数

次に、自動車産業の対日貿易特化指数であるが、完成車部門は、1998 年 0.26 から持続的に下落して 2002 年にはマイナス 0.65 まで下落した。これは前述したように輸入先多辺化措置解除以降、日本車の輸入が急速に増加したためである。自動車部品の貿易特化指数も過去 5 年間でマイナス 0.6 以下を記録しており、対日競争力劣位が殆ど改善されていないことが分かる。また、韓国と日本車の競争力は、アメリカ市場でのシェア、欠陥指数及び消費者満足指数などからも明らかである。米国市場でのシェアを見ても、2002 年基準で、韓国車のシェアは 3.8%に過ぎないが、日本車のシェアは 27.7%に達している。最近、アメリカ市場で韓国車のブランドイメージが改善しており、販売も増加しているが、日本車との格差は依然大きい。

<表 3 - 3> 韓国の対日貿易特化指数推移

2. 韓日自動車産業における協力現況

韓国と日本の自動車産業における協力関係は技術協力が中心になっている。両国の自動車メーカーの間では、1970 年代から三菱・現代自動車、マツダ・起亜自動車を中心に資本・技術提携関係が続いてきたが、1990 年代の両国における自動車産業の再編過程で資本提携関係が整理された。現在は GM 系列のスズキが GM・大宇自動車に 14.9%出資しているだけである。主な技術提携としては、三菱自動車と現代自動車が Daimler Chrysler とともにグローバルエンジンの共同開発で協力しており、日産自動車がルノー・三星自動車に乗用車生産技術を提供している。また、トヨタ系列のダイハツと日野自動車が起亜自動車に軽自動車及び商用車技術を提供している。

一方、両国の部品メーカー間の協力は完成車メーカーよりは活発に行われてきた。通貨危機以降、外国の大手部品メーカーの国内進出が急増するなか、日本の部品メーカーの進出も急速に増加した。2002 年末現在、国内進出の外国部品メーカーは 207 社で総投資額は 22 億 8 千万ドルに達している。日本の自動車部品メーカーの対韓国投資を見

ると（2002年基準）、件数では全体の45.4%の94社、投資規模では総投資額の16.6%の3億7,800万ドルであり、投資件数当たりの投資規模は欧米メーカーに比べ小さいことが分かる。

日本の部品メーカーの対韓進出を形態別に見ると（日本自動車部品工業会、2003年11月）、技術提携が92件、生産拠点が54件、販売会社が3件であり、技術提携が中心になっていることが分かる。日本の部品メーカーによる技術供与件数は世界で最も多く、生産拠点の数は、米国（277件）、中国（184件）、タイ（164件）、インドネシア（79件）などに次ぐ第8番目である。

このように日本の部品メーカーの対韓協力が技術提携中心であり、生産拠点でも核心機能部品を生産しているケースは殆どない。その背景には、日本の自動車メーカーが生産拠点を持っていないこと、また核心機能部品の生産移転には巨額の設備投資が必要とすること、などがあると思われる。

<表3-5> 日本の自動車部品メーカーの形態別対韓進出件数（2003年4月）

<表3-6> 外資系部品メーカーの対韓投資現況

3. 韓日 FTA が自動車産業に与える影響

（1）貿易面での影響

FTAの経済的効果の一つが、輸送コストの低下による生産立地の調整を通じた効率化が進むことと、それによる貿易および投資が活発になることである。韓日FTA締結によって関税・非関税障壁が撤廃されると両国の自動車産業における貿易にはどう影響するのか。日本は完成車及び部品に対する輸入関税をすでに完全撤廃しているため、FTAによって韓国の輸入関税（乗用車と部品8%、バス・トラック10%）が撤廃されると、韓国市場での日本車の価格競争力が一層高まることになる。価格競争力は為替レートの動きにも大きな影響を受けるが、最近アメリカ市場での韓国車と日本車との価格競争力を見ると、その格差が急速に縮まっている⁽¹¹⁾。このような韓国車と日本車の価格競争力の縮小と日本車のブランドイメージなどを考慮すると、韓国の輸入関税が撤廃されると日本車の輸入が増える可能性は高い。

また、関税撤廃に加えて、通関手続きの簡素化、安全・環境などの認証制度の簡素化及び統一などの非関税障壁が低下されると、輸送コストが低下する。両国は距離的にも近く、その上輸送コストの低下は、自動車メーカーの在庫管理、部品管理などの面でも欧米メーカーより有利になり、両国間の貿易を促進させるであろう。このような非関税障壁の低下は韓国車の対日輸出にも有利に作用するが、日本の最も高い非関税障壁が、韓国車に対する低いブランドイメージであり、そのため販売網確保が困難であることを考えると韓国車の対日輸出増大はあまり期待できないかもしれない。

要するに、FTA による関税・非関税障壁の撤廃が両国の自動車の貿易に与える効果としては、韓国車の対日輸出増大効果よりは日本車の対韓輸出増大効果が大きいことが予想される。また、韓国市場で日本車の競争力向上による輸入拡大は、韓国市場で新たな輸入車需要を創出する部分もあるであろうが（貿易創出効果）、それよりは輸入車市場で日本車のシェアが伸びる効果（貿易代替効果）が大きいと思われる。

次に、韓日 FTA 締結による関税・非関税障壁の低下は韓国の自動車部品産業にも大きな打撃を与えることが予想される。自動車部品の場合、価格変化に非常に敏感であり、両国の部品の価格差も急速に縮まっていることなどを考えると、日本からの部品輸入はさらに増加する可能性が高い⁽¹²⁾。また、自動車メーカーがコスト削減のためにモジュール化及びグローバルソーシングを拡大しており、日本の部品メーカーも系列の崩壊などで新たな納入先開拓に力を入れていることなどを考えると、大宇・GM、ルノー・三星などの外資系メーカーを中心に日本からの部品輸入を拡大させる可能性が高い⁽¹³⁾。

（2）投資面での影響

一般的に FTA 締結の動態的效果として最も期待されるのが投資増大効果である。韓日 FTA 締結によって両国の自動車産業と関連した投資創出効果はどれほど期待できるであろうか。FTA によって期待される投資の形態は、生産コスト削減のために域内の高コスト地域（国）から低コスト地域（国）へ生産拠点を移転する「域内 域内」投資、市場統合に伴う不利益を回避するための域外国からの投資である「域外 域内」投資がある。結論から言えば、韓国と日本の間には 2003 年 1 月から投資協定（BIT）が発効していること、また両国の自動車産業における生産・市場構造と立地的要因などを考えると、両国間の FTA による投資創出効果はあまり期待できないと思われる。

まず、両国における産業内の戦略的分業のための投資、つまり「域内 域内」投資可能性について考えてみよう。両国ともに主な自動車メーカーが Full-Line up 戦略を取っており、海外生産の拡大で国内の生産設備過剰問題を抱えている。韓国の自動車産業も、生産規模こそ日本の 1/3 水準であるが、今後アメリカと欧州での現地生産が本格化すると国内設備の過剰問題が急浮上する可能性が高い。次に、国内市場も、両国ともに成熟市場であり、輸入車のシェアが非常に低く、特に、大衆車レベルで輸入車のシェアが非常に低いことも類似している。さらに、両国の立地的要因を見ても、日本と韓国は距離的に近く、港湾などの輸送インフラも整備されており、市場統合により関税・非関税障壁が撤廃されると輸送コストがさらに低下する。

このような両国の自動車産業の構造及び立地要因から考えると、韓日 FTA が締結されても NAFTA におけるような車種別生産の棲み分けに基づく完成車の相互供給を目的とした生産調整（域内 域内投資）のための投資可能性は低いといえる。

一方、韓日の市場統合に伴う不利益を回避するための域外自動車メーカーによる域内への投資、つまり「域外 域内」投資の可能性はどうであろうか。生産立地的要因から

見て一つの可能性としては、欧米メーカーが日本向け輸出拠点として韓国に生産拠点を設置することである。しかし、世界の上位大手自動車グループがすでに両国に生産拠点を持っており、しかも近隣国である ASEAN と中国にも生産拠点を持っていること、両市場ともに輸入車のシェアが非常に小さく、今後も急速に伸びる可能性はそれほど高くないこと、などを考えると、対日輸出のために韓国に新たな生産拠点を設ける可能性は低いといえる。

また、部品産業においても、前述したように通貨危機以降、日本の部品メーカーを含む大手部品メーカーの韓国進出が一巡したような感がある。特に、日本の部品メーカーにとっても、現在韓国の部品メーカーの技術導入先や合併事業でも日本企業が圧倒的に多く、日本の自動車メーカーが韓国に生産拠点を持っていないこと、そして立地的な要因などを考慮すると、FTA を契機に日本の部品メーカーによる大規模な新規投資はあまり期待できないであろう。

・韓日自動車産業における協力可能性

韓日 FTA の締結は、競争力劣位にある韓国自動車産業にとっては、貿易・投資効果もあまり期待できないなど、肯定的な側面よりは否定的な側面がもっと浮かび上がっている。FTA が両国自動車産業にとって相互利益 (Win-Win) になるためには産業協力体制をどう作り上げるかが重要となる。両国の自動車産業の場合、韓日 FTA の締結を契機に、どういう分野で、どういう形態の協力が期待できるだろうか。最近自動車メーカー間の相互補完的な提携は、その動機、目的によって多様な国際提携ネットワークを作り上げている。ここでは、製品・市場補完と戦略技術補完のための提携に分けて検討する。

まず、両国の自動車メーカーの間の製品・市場補完のための協力可能性を考えてみよう。前述したように両国の主要メーカーが小型車から大型高級車までの Full-Line up 戦略を取っており、ほぼすべての車種で競合関係にある。こういう状況から見て、市場が統合されても車種別生産の棲み分けなどの製品・市場補完を目的とした協力の可能性は低いといえる。可能な製品・市場補完のための協力形態の一つとしては、共同開発であろう。例えば、両国の自動車メーカーが共同開発した車種を、各メーカーの生産拠点で生産し、それぞれのブランドで販売することである。

次に、自動車メーカー間の協力分野のうち、最も可能性が高いのが次世代自動車関連技術提携であろう。両国の比較的に優位にある技術としては、日本の場合、安全・環境関連技術、全体設計やモジュール化される生産ユニット間のインターフェイスに、そして韓国の場合、IT 関連ビジネスやデジタル化、技術集約的部品の製造などにそれぞれ比較優位を持っていると考えられる。特に、IT や環境関連技術といった先端技術は、どれだけ自分の技術が業界標準や技術の中心を担うかが重要であり、したがって、提携ネットワークを拡大させる必要がある。また、アジア地域での技術標準化を推進するためにも、まず韓国と日本が包括的な技術提携を進めることが必要である。

韓国の自動車メーカーにとっては、自社のコアコンピタンスの強化に努めながら、弱いところを補完する戦略的提携ネットワークを強化していくことが重要であり、このような国際的な技術開発ネットワークからはずされると国際競争から完全に脱落する可能性さえある。たとえば、エコカー分野は、韓国の自動車メーカーにとって最も遅れている分野でもあり、自力で開発しようとする膨大な開発コストと期間がかかり、リスクも非常に大きい。次世代エコカー開発と関連しては、いわゆるグローバル・リーダー企業と連携して開発していくことが開発費用とリスクを分散させる有効な戦略となる。また、技術開発の方向性について、まだどの技術がグローバル標準になるのかも不明であるなどいろいろな可能性が残されているとすれば、独立性を維持しながら、緩やかな提携ネットワークを維持し、今後の技術革新にフレキシブルに対応していく戦略が必要となる。また、トヨタ、本田にとっても、現在先行している自社のハイブリット技術をより多くのメーカーに提供した方が規模の経済性やグローバル標準獲得のためにも有利である。また、情報通信技術を活用したテレマティクスなど自動車の高度情報化と関連しても、デジタルコンテンツの共同開発、テレマティクスの標準化などの協力が可能であろう。

両国の部品メーカーの間ではどういう協力が可能であろうか。特に、対日競争力が弱い韓国の部品産業の場合、日本部品メーカーとの競争だけではなく、世界レベルで進んでいる Module 化、グローバルソーシング、ネット調達の拡大など急速な競争環境の変化に対応するためにも韓日協力を通じた競争力向上が緊急課題の一つである。

日本の自動車産業におけるサプライヤーシステムは、既存の系列調達システムからグローバルソーシング（Global Sourcing）などオープンシステムに変わりつつあり、部品メーカーの再編も進んでいる。そのなかで、多くの部品メーカーは生き残るための戦略として、海外進出及び海外調達を拡大している。すなわち、精密加工を要する製品など日本国内でしか調達できないもの以外には、海外調達を拡大する動きが強まっている。しかし、東南アジアや中国からの部品輸入は、現地での部品・素材調達問題や品質面での問題などから現地に生産拠点を持つ大手の部品メーカーによる一部労働集約的な部品に限られているのが実情である。

一方、韓国の場合は、部品産業の再編や、欧米部品メーカーとの資本・技術提携も進み技術水準が急速に高まっている⁽¹⁴⁾。原材料である鋼材などの品質が高く、安定していることも大きなメリットである。また、韓国と日本の地理的な近さと、物流や空港などのインフラの整備により輸送コストが少ないのも大きなメリットである。このような状況に加えて、両国間で関税・非関税障壁が撤廃され、輸送コストがさらに低下すると、韓日の「生産工程の棲み分け・相互調達」という仕組みは増えるであろう。今後も量産品の生産は中国や ASEAN に移転せざるを得ないであろうが、日本が最先端部分を生産し、準最先端の部品の生産に関連する技術移転を通じた韓日の「生産工程の棲み分け・相互

調達」の仕組み、すなわち、日本からコア部品を韓国に輸出し、韓国で最終製品に組み立ててから、日本、中国などに再輸出するという協力形態は増えるであろう。

さらに、韓日部品メーカー間の戦略的提携と関連しては、ASEAN や中国とどう絡むかも重要なポイントの一つである。ASEAN と中国及び日本と ASEAN との FTA など東アジアにおける経済統合の動きは、特に、部品メーカーの立地戦略に大きなインパクトを与えるであろう。最近の日本の自動車メーカーの対アジア戦略から見て、中国や ASEAN を含む「アジア大の国際分業」の視点が重要である。韓国の部品メーカーとしても、今後日本だけではなく中国、ASEAN も考慮した分業ネットワークをどう構築していくかが重要であり、そのなかで日本メーカーとの協力体制構築の可能性を模索すべきであろう。その一つの戦略として、可能性は低いですが、第 3 国における韓日両国の相互技術やノウハウを生かした海外事業における協力、特に中国への共同事業展開も考えられるであろう。

両国の産業協力を拡大するためには、両国間での部品の標準化・共用化、モジュール化を段階的に拡大するとともに、産業内での戦略的分業と企業間の戦略的提携を拡大することが必要である。政府としても、韓日 FTA を契機に両国の自動車産業の協力を促進するための制度面での調和や協議機構の設置などの環境整備に努力する必要がある。

おわりに

韓日 FTA 締結は、両国にとってメリットもデメリットもあるが、短期的には韓国側に不利になる可能性が高い。しかし、最終的に韓日 FTA は避けられない状況であるなら、いかにしてソフトランディングさせるかが重要な課題になる。自動車産業と関連しても、どうすれば韓国と日本の強みを生かして、両国にとっての相互利益になるように FTA の中身を設計していくかが重要である。

FTA 交渉と関連して、両国政府は両国自動車産業の状況をより正確に把握し、それを正確に反映した関税引下げ及び撤廃のスケジュールを決め、交渉しなければならない。例えば、毎年段階的に引き下げるのか、一時的に何%ずつ引き下げるのか、あるいは完成車と部品をどう区別するのかなどである。そのために政府は積極的な情報公開、国内の利害関係者との情報共有及び意見収斂などの努力が必要である。また、政府間交渉とともに産業協力に関する協議を同時に進めるべきであり、そのためには両国の産官学が参加する産業協力体制を作り上げるのが必要となる。

<注>

- 1) 燃料電池車開発では、ダイムラークライスラー・フォード・バラード社グループとトヨタ・GM・エクソングループが競争している。
- 2) テレマティクスは、自動車と外部との双方向通信による融合により提供される情報、コンテンツサービス及びそれにより可能なビジネスのことである。語源的には、通信 (Telecommunication) と情報科学 (Informatics) の造語である。

- 3) 韓国自動車産業の発展パターンについては金(2000)参照
- 4) 双竜自動車も2004年から債権団によって海外への売却が進められている。
- 5) 空間経済学についてはKrugman(1991)、小出(2000)参照
- 6) マーシャルの外部経済についての詳しい説明は、伊藤他、『産業政策の経済分析』の第5章参照。
- 7) 伊丹(1994) P.19~20
- 8) Toder E.J(1978)によると、エンジンとTransmissionの最小効率生産規模は工場単位で約30万台である。
- 9) 2003年の日本市場での韓国車の販売台数は2,572台であり、日本の輸入車市場でのシェアは0.92%である(日本輸入車組合)。
- 10) $RCA_i = (X_{ci}/X_{ct}) / (X_{wi}-X_{ci})/(X_{wt}-X_{ct})$
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。一方、 $TSI(貿易特化指数) = (X_{ij} - M_{ij}) / (X_{ij} + M_{ij})$ 但し、 X_{ij} はi商品のj国向け輸出額であり、 M_{ij} はi商品のj国からの輸入額である。
- 11) 米国市場では、2002年度の基準で小型車は10%~15%の差があるが、中大型車の場合その格差が殆んどなくなっている。
- 12) 実際に、価格差だけを考えると10~20%の部品も多く、8%の関税が撤廃されれば、十分競争力を持つ部品が多くなると見ている(部品メーカーとのインタビュー)。
- 13) ルノー・三星自動車は日本のカルソニックカンセイから今年の秋からコックピットモジュールとフロントエンドモジュールを調達する計画である。
- 14) 経済産業省の「技術評価レポート(海外編)東アジアの技術力について」(2002年10月)においては、韓国のモノ作りの技術力は日本とほぼ同等に達しており、自動車部品や金型については、日本製に比べて品質は落ちるものの、実用可能なレベルにあるとしている。

<参考文献>

韓国語文献

- 鄭仁教(2001)『韓日FTAの効果と政策的示唆点』対外経済政策研究院。
 韓国自動車産業研究所(2003)『韓国自動車産業』。
 ————— 『自動車経済』各号。

日本語文献

- 石田賢(2003)「日本企業の海外事業展開と今後の日韓産業協力の可能性」日韓経商学

会発表論文.

伊丹 敬之 (1994) 『日本の自動車産業 - なぜ急ブレーキがかかったのか』 NTT 出版.

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.

金 奉吉 (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」九州大 『韓国経済研究』 Vol.1, No.2、

金 奉吉 (2003) 『韓国の構造改革と日韓・東アジアの経済協力』 神戸大学経済経営研究所 研究叢書 60.

金 奉吉 (2004) 「北東アジアにおける自由貿易地域形成への展望」富山大学経済学部 富山大論集 第 50 巻 第 1 号。

高橋孝明 (2003) 「世界的な生産・貿易のパターンは何によって決まるか」日本評論社 『経済セミナー』 2003 年 2 月。

洞口治夫 (2000) 「多国籍企業の国際分業体制と AFTA」丸屋豊次郎編 『多国籍企業の国際分業再編とアジア』 アジア経済研究所収 .

土屋勉男・大鹿 隆 (2002) 『日本自動車産業の実力』 ダイヤモンド社.

英語文献

Fujita,Masahisa, Krugman,Paul and Venables,Anthony J.(1999) The Spatial Economic:Cities, Regions,and International Trade, MIT (小出博之訳 『空間経済学』 東洋経済新聞社、2000 年).

Krugman,Paul(1994) Geography and Trade, MIT (北村行伸 他訳 『脱国境の経済学』 日本経済新聞社.

Toder E.J., (1978) Trade Policy and the U.S. Automobile Industry, Praeger Publishers.

<表 1 - 1>

韓国自動車産業の製造業に占める比重

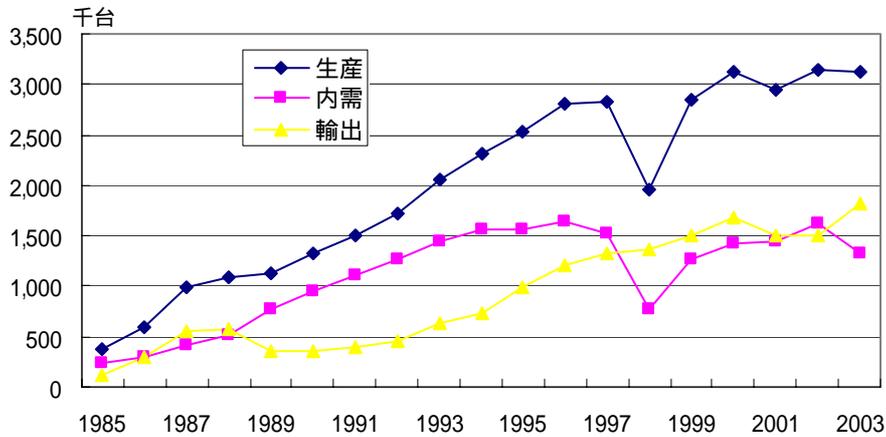
単位：%

	生産額		付加価値額		輸出額		従業員数	
	完成車	部品	完成車	部品	完成車	部品	完成車	部品
1985	2.86	1.35	3.99	2.48	2.16	0.60	1.22	2.04
1990	6.22	2.99	5.95	4.31	5.44	0.91	2.83	3.36
2001	6.98	3.69	7.70	3.27	10.31	2.21	2.90	4.66

出所：統計庁『鉱工業統計調査』各年度。

<図 1 - 1>

韓国自動車産業の発展推移



出所：韓国自動車工業協会『自動車統計月報』各号

<表 1 - 2>

国内自動車メーカー現況 (2002 年末現在)

	現代・起亜	GM・大宇	ルノー・三星	双龍
生産能力(千台)	2,900	1,170	240	200
生産台数(千台)	2,365	387	69	125
主な生産車種	Full Lineup	PCs	Mid-size car	RV, Luxury car
海外提携企業	Daimler Group 三菱自動車	GM Group	Renault (資本) Nissan(技術)	Daimler Group (エンジン)

出所：韓国自動車工業協会『韓国の自動車産業』2003 年

<表 2 - 1> 世界の総輸出に占める自動車関連輸出額の割合(2001 年基準)

単位：億ドル

	輸出総額 (A)	自動車関連 (B)	B/A(%)
韓国	1,629	166	10.2
アメリカ	7,781	586	7.5
日本	4,392	868	19.8
ドイツ	6,014	1,009	16.8
フランス	3,063	388	12.7
世界	64,819	5,587	8.6

注：自動車関連は,SITC 3 桁で、完成車 (781、782、783) + 部品 (784) である。

出所：UN, *International Trade Statistics Yearbook*. WTO、*International trade statistics*, 2002。

<表 2 - 2> 主要国の自動車輸入関税

単位：%

	日本	米国	EU	韓国	中国	タイ
乗用車	0	2.5	10	8	43	60~80
商用車	0	2.5~25	10~22	10	7.8~33.3	40~60
部品	0	2.5~4	4.9	8	6~25	10, 42

出所：JETRO 『世界の関税』

<表 3 - 1> 韓国の対日自動車貿易推移

単位：千ドル

		1998	1999	2000	2001	2002
完 成 車	輸出	6,306	6,449	9,133	18,586	31,816
	輸入	3,530	15,304	34,773	74,151	151,561
	貿易収支	2,776	-8,855	-25,640	-55,565	-119,745
部 品	輸出	80,860	133,607	164,069	176,101	223,393
	輸入	423,417	554,617	766,280	821,925	985,820
	貿易収支	-342,557	-421,010	-602,211	-645,824	-762,427
対日貿易収支(億ドル)		-46.0	-82.8	-113.6	-101.3	-147.1

注：1) HSK 分類による。2) 部品の場合、タイヤとゴム類は除く。

出所：KOTIS

<表 3 - 2>

主要国別自動車産業の RCA 指数

	国	1990	1995	1998	2000	2001
自動車	韓国	0.38	0.88	0.92	1.05	1.18
	日本	2.90	2.27	2.40	2.40	2.53
	米国	0.84	0.97	0.86	0.88	0.86
	ドイツ	2.09	2.12	1.95	2.07	2.16
	フランス	1.32	1.30	1.32	1.49	1.51
完成車	韓国	0.45	1.14	1.10	1.27	1.41
	日本	3.50	2.40	2.77	2.67	2.79
	米国	0.56	0.66	0.55	0.53	0.53
	ドイツ	2.16	2.18	2.19	2.38	2.44
	フランス	1.22	1.19	1.22	1.33	1.40
部品	韓国	0.18	0.22	0.40	0.46	0.56
	日本	1.65	1.96	1.43	1.70	1.83
	米国	1.69	1.90	1.96	2.02	1.97
	ドイツ	1.91	1.94	1.31	1.31	1.41
	フランス	1.59	1.60	1.62	1.93	1.81

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）である。

出所：UN, *International Trade Statistics Yearbook*. WTO, *International Trade Statistics*.

<表 3 - 3>

韓国の対日貿易特化指数推移

	1998	1999	2000	2001	2002
自動車	-0.66	-0.61	-0.64	-0.65	-0.63
完成車	0.28	-0.41	-0.58	-0.6	-0.65
部品	-0.68	-0.61	-0.65	-0.65	-0.63

出所：KOTIS

<表 3 - 4>

日本の自動車部品メーカーの形態別対韓進出件数（2003年4月）

単位：件数

	生産会社	販売会社	技術供与	その他
韓国（A）	54	3	92	6
対世界（B）	1,237	243	559	115
A/B（%）	4.4	1.2	16.8	5.2

資料：日本自動車部品工業会（2003.11）

<表 3 - 5>

外資系部品メーカーの対韓投資現況

単位：社、100万ドル

	合計	米国	日本	ヨ-ロッパ	その他	備考
企業数	207	50	94	55	8	ドイツ(25,467)、フラン
投資金額	2,280	692	378	1,186	24	ス(7,255)など

注：備考の()内は、件数と投資金額の順である。

資料：産業資源部(2003)

The Effects of an ROK-Japan FTA on the Car Industry of Both Countries and
Potential for Cooperation between Them
(Summary)

Dr. Kim, Bong Gil
Professor, Faculty of Economics
Toyama University

In addition to using the framework of spatial economics to examine the effect that an FTA between the ROK and Japan would have on production sites and trade patterns in the car industry in both countries, the aim of this paper is to investigate the potential for cooperation between them. The car industry is one of the industries upon which an ROK-Japan FTA would have the biggest effect. With regard to the ROK's car industry, which is subordinate to Japan in terms of competitiveness, it is anticipated that the integration of the market that would result from an ROK-Japan FTA would be a major blow for both the finished automobiles and automotive parts_sectors. In a situation in which the import duty on Japanese cars was zero, if the ROK's import duties were abolished, the competitiveness of Japanese cars in the ROK market would increase further. In addition, it would be a situation in which one could not really expect the investment generation effect that is generally anticipated as a dynamic effect of FTAs. More specifically, a bilateral investment treaty (BIT) came into effect in 2003; moreover, given the production and market structures and site-related factors in the car industries of both countries, there is little potential for intra-regional production adjustments based on compartmentalization.

However, if an ROK-Japan FTA is ultimately inevitable, then the matter of how to ensure that the industry has a soft landing is a crucial question. In other words, it is vital to make use of the strengths of the car industry in both the ROK and Japan and design an FTA that guarantees benefits for both countries (a win-win situation). In order to do this, it will first of all be necessary to enhance cooperation between the car industries of both countries. In addition to extending strategic division of labor within the industry and strategic cooperation between companies, it is necessary to strive to put in place the requisite environment, by such means as institutional harmonization and the establishment of a consultative body, in order to extend cooperation between the car industries of both countries.

Keywords: ROK-Japan FTA, spatial economics, accumulation effect, trade diversion effect, trade generation effect