

《グローバル化の進展と日中韓自動車産業①》

2012年10月5日
No.2012-001

韓国自動車産業にみるFTAの影響

— 輸出促進効果がみられる半面、国内市場で増加する輸入車 —

調査部 上席主任研究員 向山英彦

《要 点》

- ◆ 韓国政府は近年FTA（自由貿易協定）を積極的に締結しており、EU（欧州連合）とのFTAが2011年7月1日に暫定発効、米国とのFTAが今年3月15日に発効。本小論では、最近の韓国の自動車輸出ならびに国内市場にどのような影響が表れているのかを明らかにし、今後の変化を展望する。
- ◆ 韓国の自動車輸出台数はリーマンショック後に大幅に減少した後、2010年前年比（以下同じ）29.0%増、2011年13.7%増、2012年上期10.4%増と、最近まで比較的堅調に推移。対EU輸出は関税率引き下げ効果により、2011年は42.8%増に。ただし足元では、前年の反動とEUの景気冷え込みにより前年割れが続く。
- ◆ 他方、国内の自動車販売台数は、2009年に景気対策の一環として自動車購入促進策が実施されたため前年比20.7%増になったが、その後増勢が鈍化し、2012年上期は▲6.0%。国内車の販売が低迷する一方、関税率引き下げ効果もあり、欧州車のシェアが上昇。欧州車の攻勢を受けて日本車のシェアが低下傾向。
- ◆ 日本企業は韓国市場でのシェア巻き返しを図るために、今年に入り米国製自動車の韓国投入を本格化。また、現代・起亜自動車グループはFTAを活用して輸出を拡大する目的で、光州工場の生産能力の増強を決定。日本政府はFTA締結の遅れのマクロ効果の顕在化を十分に認識すべきである。

(会社概要)

株式会社日本総合研究所は、三井住友フィナンシャルグループのグループIT会社であり、情報システム・コンサルティング・シンクタンクの3機能により顧客価値創造を目指す「知識エンジニアリング企業」です。システムの企画・構築、アウトソーシングサービスの提供に加え、内外経済の調査分析・政策提言等の発信、経営戦略・行政改革等のコンサルティング活動、新たな事業の創出を行うインキュベーション活動など、多岐にわたる企業活動を展開しております。

名称: 株式会社日本総合研究所 (<http://www.jri.co.jp>)

創立: 1969年2月20日

資本金: 100億円

従業員: 2000名

代表取締役社長: 藤井順輔

理事長: 高橋進

東京本社: 〒141-0022 東京都品川区東五反田2丁目18番1号 TEL 03-6833-0900(代表)

大阪本社: 〒550-0001 大阪市西区土佐堀2丁目2番4号 TEL 06-6479-5800(代表)

本件に関するご照会は、調査部・向山英彦宛にお願いいたします。

Tel: 03-6833-2461

Mail: mukoyama.hidehiko@jri.co.jp

1. 最近の韓国自動車産業の動向

近年、韓国政府は積極的にFTA締結を推進している。自動車産業では、輸出促進効果が表れる一方、国内市場で輸入車の存在が大きくなり始めている。

(1) 国内外で明暗分かれる

過去10年間における韓国国内自動車メーカーの販売動向をみると¹、国内販売台数が2002年の160万台を下回り続けているのに対して²、輸出は総じて増加基調で推移している(図表1-1)。海外現地生産の拡大にもかかわらず(後掲の図表2-6)、輸出は2007年まで増加し、2007年の輸出依存度は過去最高の70.0%となった

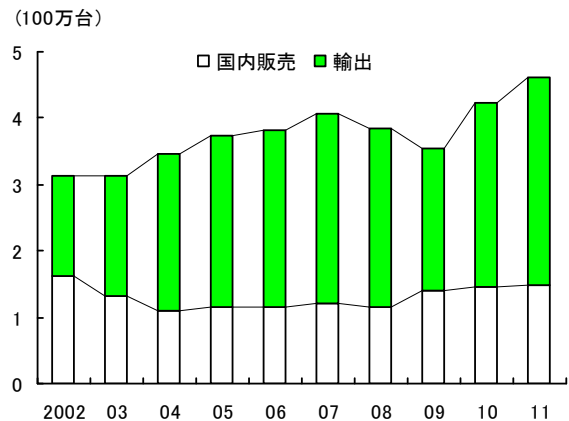
輸出の増加には世界的な景気拡大に加えて、①韓国メーカーによる積極的な市場開拓、②通貨危機後のウォン安、③外資系部品メーカーの進出と国内部品メーカーの集約化を通じた部品製造コストの削減、④品質ならびにデザインの向上などが寄与したといえる。現代自動車は2000年12月に部品メーカーを集約して現代モビスを設立し、それ以降モジュール化、プラットフォームの統合、部品の共有化などを推進している。

輸出はリーマンショック後の世界的な景気後退により2009年に著しく落ち込んだものの、2010年前年比(以下同じ)29.0%増、2011年13.7%増、2012年上期10.4%増(約170万台)と、最近まで比較的堅調に推移してきた(図表1-2)。この要因としては、①米国景気の持ち直し、②新興国の成長持続、③FTA効果(後述)、④ウォン安などが指摘できる。

今年上期まで堅調に推移してきた輸出であるが、欧州の景気冷え込みと中国を含む新興国経済の減速に、現代・起亜(98年に現代自動車の傘下に)自動車グループのストライキの影響が重なり、7月前年同月比▲10.4%、8月同▲23.6%と急減速している。

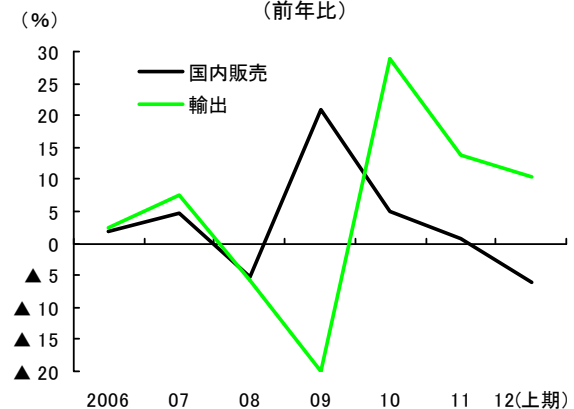
他方、国内の自動車販売台数は、2009年に景気対策の一環として自動車購入促進策が実施されたため³、前年比(以下同じ)20.7%増と高い伸びになった。

(図表1-1) 自動車の輸出・国内販売台数



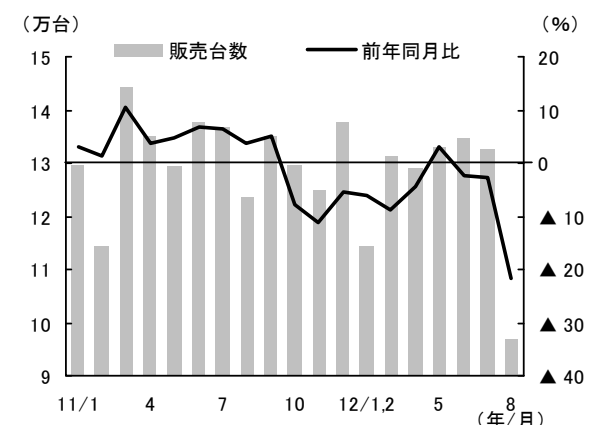
(資料) Korea Automobile Manufacturers Association

(図表1-2) 自動車の輸出・国内販売台数 (前年比)



(資料) Korea Automobile Manufacturers Association

(図表1-3) 国内自動車販売台数(輸入車を含む)



(資料) 知識経済部

(注) 旧正月のずれの影響を除くため、2012年1、2月は合計

¹ 韓国では、Korea Automobile Manufacturers Associationが発表する国内メーカーの統計(国内販売と輸出)と、Korea Automobile Importers and Distributors Associationが発表する輸入車統計がある。輸入車を含む国内販売台数は知識経済部が発表する。

² 2003年、04年に減少したのは、クレジットカード債務問題を背景に消費不況に陥ったことによる。

³ 2009年5月1日より新車買い替え時(対象は99年末以前に新規登録した自動車)の税金が70%減免された。

しかし、その後は増勢が鈍化し、2011年0.7%増（147万5千台）、2012年上期▲6.0%（約69万5千台）となった。

月次ベースの動きをみると、2011年秋口以降総じて販売が低迷している。今年春先あたりに一時持ち直しの動きがみられたが、6月以降前年割れが続いている（図表1-3）。とくに8月は前述したストライキの影響でマイナス幅が拡大した⁴。自動車販売の低迷には、インフレと景気減速による実質所得の伸び悩みのほか、①債務返済負担の増大、②家計債務抑制策、③ソウル特別市における不動産市況の低迷（韓国では投資目的での住宅購入が多い）などが影響している⁵。

景気の減速とインフレの抑制を受けて、7月に3年半ぶりの利下げが実施されたほか、不動産融資規制の一部が緩和された。9月10日には、減税策が発表された。これには不動産取引税、自動車や大型家電に対する特別消費税の引き下げなどが含まれる。自動車に関しては、10月11日より特別消費税率が5%から1.5%ポイント引き下げられる（年末まで）。景気の回復が遅れているため、自動車販売の低迷はしばらく続く見込みである。

（2）FTA効果による輸出促進

最近の輸出動向をみると、FTA発効にもとづく輸出促進効果が表れている。韓国政府は近年、企業のグローバル事業展開を後押しする目的もあり、積極的にFTAを締結してきた（図表1-4）。EUとのFTAが2011年7月1日暫定発効、米国とのFTAが今年3月15日に発効したように、韓国は巨大市場へのアクセス面で優位に立っている。

EU、米国とのFTAにおける自動車分野に関する取り決めでは、自動車部品の関税率が発効後即時撤廃されるのに対して、完成車の関税率はEUとの間では3～5年内、米国との間では5年目に撤廃される（図表1-5）。こうしたスケジュールの下で、EUにおける韓国車に対する輸入関税が2011年7月、排気量1,500cc以下の乗用車について10%から8.3%に、1,500cc超について同10%から7%にそれぞれ引き下げられた。

（図表1-4）韓国のFTA締結の動き

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
◇発効・妥結済みのもの										
チリ		4月1日発効								
シンガポール				3月2日発効						
EFTA				9月1日発効						
ASEAN(商品貿易)					6月1日発効					
ASEAN(サービス貿易)							5月1日発効			
インド								1月1日発効		
EU									7月1日暫定発効	
ペルー									8月1日発効	
アメリカ										3月15日発効
コロンビア										6月25日妥結
トルコ										8月1日署名
◇交渉中のもの										
カナダ			7月開始							
メキシコ				2月開始						
日本	12月開始	11月以降中断								
GCC						7月開始				
豪州							5月開始			
ニュージーランド							6月開始			
中国										5月開始
ベトナム										8月開始

（資料）外務省経済局「日本の経済連携協定(EPA)交渉」(平成21年10月)、韓国外交通商部ホームページなど

⁴ 現代・起亜自動車グループの国内市場（輸入車を除く）のシェアは2010年78.1%、2011年79.8%である。それに、韓国GM、ルノー・サムスンが続いている。

⁵ 韓国の家計債務は世界的にみて高水準となっている。この背景にはまず、不動産ブームに支えられた投資目的の住宅購入があった。ほかに、教育ローンや生活費の補填を目的にした借入れ、自営業者による事業資金借り入れなどである。政府が債務抑制策を本格化したため、債務の増加に歯止めがかかり始めた一方、債務の増加が消費を下押し始めたのである。この点は、向山英彦「家計債務を背景に消費の冷え込みが懸念される韓国」（日本総合研究所『Business & Economic Review』2012年5月号）を参照。

(図表1-5)自動車分野に関する韓EU、韓米FTAの主な内容

	EUとのFTA	米国とのFTA
乗用車	<ul style="list-style-type: none"> 韓国とEUは、中型・大型(排気量1,500cc超)の自動車については協定発効後3年以内に関税を撤廃 韓国とEUは、小型(排気量1,500cc以下)は5年以内に関税を撤廃 	<ul style="list-style-type: none"> 韓国は発効後即時、関税(8%)を4%に引き下げ、これを4年間維持した後、撤廃。 米国は関税(2.5%)を発効後4年間維持した後、撤廃。
貨物自動車	<ul style="list-style-type: none"> 韓国は乗合車と5t以下の貨物自動車は即時撤廃、20t超は5年以内に撤廃 EUは乗合車は即時撤廃、5t以下の貨物自動車は5年以内、20t超は3年以内に撤廃 	<ul style="list-style-type: none"> 韓国は関税(原則10%)を発効後即時撤廃。 米国は、発効後7年間は現行関税(25%)を維持し、発効8年目から2年間均等撤廃し、発効後10年目に完全撤廃。
自動車部品	<ul style="list-style-type: none"> 両国とも発効後即時撤廃。 	<ul style="list-style-type: none"> 両国とも発効後即時撤廃。

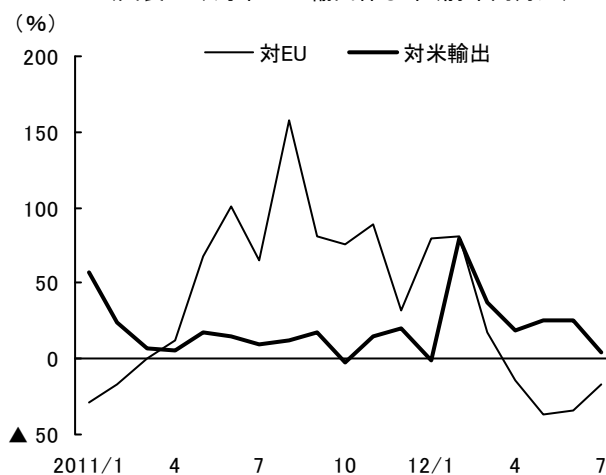
(資料)各種資料

関税率引き下げにより対EU輸出が急増し、2011年は前年比42.8%増となった。当初予想されたように、FTAの輸出押し上げ効果が表れた。

しかし、この勢いは持続しなかった。債務危機の影響でEUの景気が冷え込んだため、次第に増勢が鈍化し、2012年4月以降は2桁減(5月、6月は前年の反動もあり30%を超える落ち込み)となっている(図表1-6)。

他方、対米輸出をみると、完成車に対する関税率は据え置かれているにもかかわらず、3月の発効前後に急増した(図表1-6)。FTAの「喧伝効果」ともいえよう。このほか2011年8月にペルーとの間でFTAが発効(大型車の関税は即時撤廃、中型車は5年以内に段階的に撤廃)したことを受けて、同国への輸出が伸びている。

(図表1-6)対米・EU輸出伸び率(前年同月比)



(資料)CEICデータベース

2. 変化する韓国自動車市場と企業の新たな動き

FTAの発効により韓国国内の自動車市場にも変化が生じているほか、企業の生産販売体制にも新しい動きがみられる。

(1) シェアが上昇する欧州車

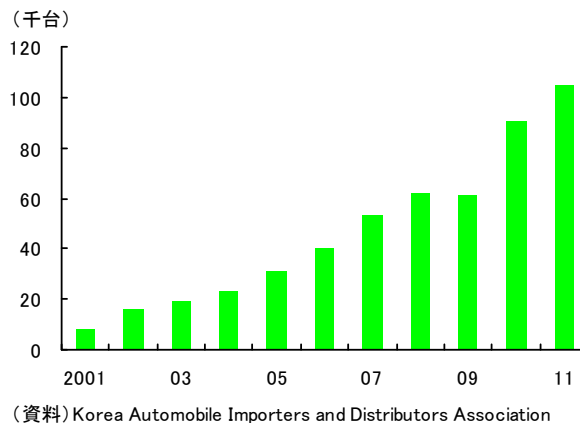
近年における韓国自動車市場の特徴として、軽自動車と欧州車のシェア上昇が指摘できる。

まず、軽自動車(軽自動車の規格は車長3.6メートル、車幅1.6メートル、排気量1,000cc未満)についてみると、2011年の販売は前年比15.1%増の18万4,899台となり、輸入車を除く自動車販売全体に占める割合は12.5%となった(日本の軽自動車のシェアは36%前後)。販売が伸びている要因としては、①ガソリン価格の高騰、②税制面での優遇、③新車投入効果が指摘できる。軽自動車を購入すると、取得税のほか、自動車にかかる特別消費税などが免除される。また高速道路や公用駐車場利用料も割引となる。なお、近年投入された軽自動車には、起亜のモーニング、レイ、韓

国GMのスパークがある。

つぎに、輸入車とくに欧州車の販売が好調なことである。韓国の輸入車の市場規模は小さいものの、近年着実に拡大して2011年に初めて10万台に乗った。2012年上期に韓国車の国内販売が前年同期比▲6.0%となったのと対照的に、輸入車の販売は20.5%増となった。とくに欧州車（なかでもドイツ車）のシェア上昇が注目される。フォルクスワーゲングループ（Audiを含む）が2007年の16.4%から2012年（1～8月）に24.6%、BMWが14.3%から23.0%などへ上昇した（図表2-1）。

(図表2-1)韓国の輸入車新規登録台数



(図表2-2)韓国輸入車市場における海外主要ブランド別シェア

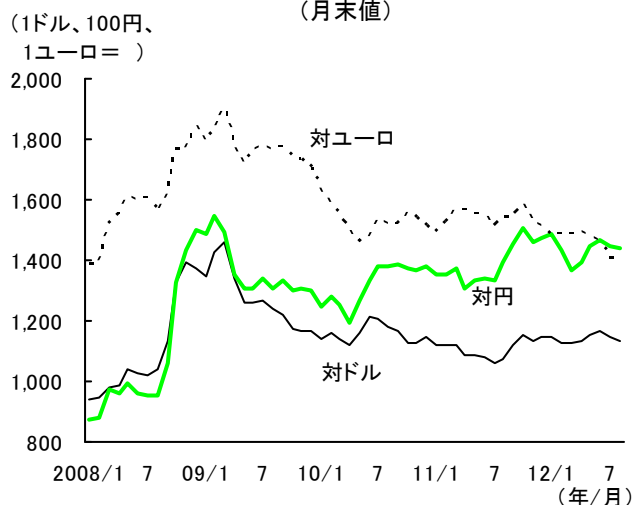
ブランド	2007	08	09	10	11	12(1～8月)
BMW	14.27	13.62	15.82	18.55	22.18	23.03
Mercedes-Benz	10.36	11.73	14.62	17.79	18.60	15.86
Audi	8.95	7.71	10.93	8.75	9.85	11.73
Volkswagen	7.45	8.33	10.67	11.21	11.84	12.90
MINI	1.75	1.84	2.33	2.45	4.08	4.22
Peugeot	5.08	3.15	1.73	2.11	2.51	1.90
Volvo	4.13	3.46	2.83	1.81	1.41	1.39
Chrysler	7.31	6.26	4.45	2.91	3.16	3.30
Ford	3.79	4.13	4.85	4.44	3.98	3.80
レクサス	14.09	9.84	8.28	4.26	3.91	2.97
トヨタ	0.00	0.00	3.31	7.32	4.78	8.43
ホンダ	13.32	20.04	8.04	6.42	3.00	3.13
インフィニティ	5.63	5.24	4.21	3.44	2.05	0.88
日産	0.00	0.32	3.28	3.89	3.62	1.73
その他	3.87	4.33	4.65	4.65	5.03	4.73

(資料) Korea Automobile Importers and Distributors Association

2011年以降欧州車のシェアが上昇している一因に、韓国とEUのFTA発効後、大型車に対する関税率が引き下げ（従来の8%から5.6%へ）られたのを受けて、各社が高級車分野で積極的に値下げを行っていることがある。20～30歳代の若年富裕層（医者、弁護士などの専門職）を中心にした欧州車に対する人気上昇も追い風となっている⁶。

欧州車の攻勢の影響を受けたのがレクサスやインフィニティ（日産の海外向け高級車ブランド）などの日本企業の高級車である。トヨタと日産は韓国市場に高級車分野で進出した後（90年代末まで対日輸入規制があった）、トヨタ、ニッサンブランドを投入した。トヨタではトヨタブランドのシェアが上昇傾向にあるのに対して、レクサスのシェアが急低下している。日産の場合

(図表2-3)ウォンの対ドル・円・ユーロレート (月末値)



⁶ 李海昌「韓国 輸入車と軽自動車为好調」(特集 世界の自動車市場)『ジェトロセンサー』2012年6月号を参照。

合にはインフィニティとニッサンブランドがともに低下しているが、前者の低下が著しい。近年のシェア低下には、東日本大震災によるサプライチェーン寸断と超円高（図表 2-3）などが影響している。

輸入車の増加は韓国企業にも影響を与えている。国内販売台数に占める輸入車のシェアは 2011 年に 7.9%であり、今後一段のシェア上昇が予想される。欧州企業の値引きで韓国車から欧州車へのシフトが生じたため、韓国企業も値下げを迫られている。これまで、現代・起亜グループは高い市場シェアを背景に価格支配力を有していたが、その構図が崩れ始めた。

（2）重要性を増す環境変化への戦略的対応

自動車産業を取り巻く環境が変化するなかで、日本企業は韓米 F T A を利用するなど新たな対応を取り始めた。

トヨタは 2011 年 11 月、米国製ミニバンのシエナの韓国輸出を始めたのに続き、2012 年より米国製カマリの輸出も開始するなど、日本からの輸出を米国からの輸出にシフトしている。「超円高」による価格競争力の低下を回避できるほか、将来の関税撤廃を睨んだ動きである。

またルノー・日産グループは最近、2014 年から小型クロスオーバー SUV 「ローグ」の後継モデルをルノー・サムスン⁷の釜山工場に委託生産し、米国に輸出する計画を打ち出した。経営が悪化したルノー・サムスンの立て直しを図るとともに、韓国を輸出拠点として活用する狙いである。さらに日本でも今後韓国製部品の調達を増加して、生産コストの削減を図るなど、国を越えた生産分業ネットワークの構築を進めている。ちなみに、K O T R A（大韓貿易投資振興公社）によれば、今年 1～7 月の韓国製自動車部品の対日本輸出は前年同期比 29%増となった。

他方、現代自動車・起亜グループは光州工場に新ラインを設置し、輸出生産能力の増強を決定した（図表 2-4）。2011 年にロシア、2012 年に中国第三工場、ブラジル工場を稼働させるなど海外現地生産に力を入れる一方（図表 2-5、2-6）、国内の生産能力を増強する理由には、① F T A によって近い将来関税が撤廃されること、② ウォン安

（図表2-4）現代起亜グループの国内工場

	工場	生産能力	性格
現代自動車	蔚山工場	150	輸出向け 商用車中心
	牙山工場	30	
	全州工場	12.5	
起亜自動車	所下里工場	35	主に乗用車 商用車、バス
	華城工場	33	
	光州工場	42	

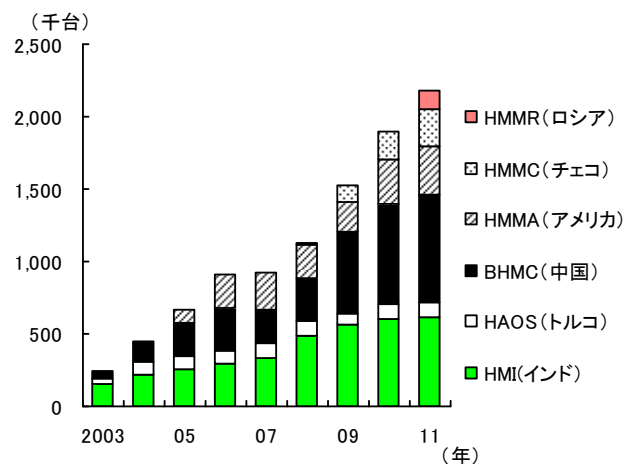
（資料）現代自動車、起亜自動車ホームページ

（図表2-5）現代自動車の海外生産

工場稼働年	現地生産国
1989	カナダ(93年閉鎖)
1997	トルコ
1998	インド
2002	中国
2005	米国
2006	米国第二工場
2008	インド第二工場 中国第二工場
2009	チェコ
2011	ロシア
2012	中国第三工場(7月)、ブラジル(9月)

（資料）現代自動車 Annual Report、各種資料

（図表2-6）海外拠点の販売台数



（資料）現代自動車のホームページ、

<http://worldwide.hyundai.com/WW/Main/index.html>

⁷ サムスン自動車は 1994 年に設立 (98 年操業) されたが、通貨危機後の経済環境の悪化により 2000 年に経営破綻し、ルノー・日産傘下に入る。日産から多くの部品を調達している。

のメリットを利用できること、③各国・地域で販売台数の少ない車種を国内で集中生産するメリットがあること、④工場周辺に集積する部品企業に支えられた効率的な生産ができること、などが考えられる。

こうした一方、次のような問題が存在している。一つは、韓国が輸出生産拠点として機能し続けていくにはコスト競争力の強化が欠かせないが、賃金の上昇圧力や電力料金の値上げなどコスト上昇要因が存在することである。国内では財閥グループに対する批判が強まり⁸、「経済民主化」の一環として非正規労働者の処遇改善を求める動きが広がっている⁹。また、経常収支の黒字基調が続いているため、ウォン安が大幅に是正される可能性もある。

もう一つは、前述したように、これまで現代・起亜自動車グループは高い市場シェアを背景に価格支配力を有していたが、その構図が崩れ始めていることである。輸入車の存在が大きくなれば、価格支配力がますます弱まり、収益力の低下が避けられないだろう。この点でも生産性の上昇が課題となる。

3. 小括とインプリケーション

これまで述べてきたことを整理すると、以下のようになる。

- ① F T Aの発効によって韓国の自動車輸出が促進された（ただし、最近では世界経済の減速の影響を受けている）一方、韓国国内では輸入車の販売が増加する傾向にある。輸入車市場では欧州車（とくにドイツ車）のシェアが上昇している。
- ② こうしたなかで、日本企業のなかには「超円高」による価格競争力の低下を回避するとともに、韓米 F T Aを活用する目的で、日本からの輸出の一部を米国からの輸出にシフトする動きが出ている。
- ③ 他方、現代自動車・起亜グループは F T A効果を最大限に活用するため、韓国国内における輸出生産能力の増強を図っている。
- ④ このように、韓国のケースから、F T Aの発効により自動車産業をめぐる環境が大きく変わり始ることが明らかになった。

以上から、企業にとって環境変化への戦略的対応がますます重要となっていることがわかる。こうした一方、日本政府は、韓国が積極的に F T Aを締結したことにより、日本企業がグローバル競争で不利な立場に置かれて始めていること、また、これまで日本から韓国へ輸出されていた自動車の一部が米国からの輸出にシフトされているように、F T Aを締結しないことによるマイナス効果が表れ始めていることを十分に認識すべきであろう。

⁸ この点については、向山英彦「転機にある韓国の経済社会」（日本総合研究所、環太平洋ビジネス情報誌『RIM』2012 Vol. 12. No. 46.）を参照。

⁹ これまで、非正規労働者や部品メーカーの低賃金などが価格競争力を支えていると指摘されている。