

《グローバル化の進展と日中韓自動車産業⑧》

2015年2月13日
No.2014-50

黒字となった韓国の対日自動車部品貿易

—貿易構造を変えた企業のグローバル化—

調査部 上席主任研究員 向山英彦

《要 点》

- ◆ 韓国の昨年の対日貿易において注目されるのが、自動車部品分野が13年に続いて、黒字となったことである。2000年代以降の動きをみると、対日輸出額が増加基調で推移しているのに対して、対日輸入額は10年をピークに減少している。
- ◆ 韓国の対日自動車部品輸出額が増加した要因には、①韓国製自動車部品の技術力とコストパフォーマンスの向上、②韓国部品企業による積極的な市場開拓、③日本の完成車メーカーによる調達拡大などがある。技術力の向上には、完成車メーカーによる厳しい品質管理、高い技術力を有する外資系企業の参入、日系企業を含む海外企業からの技術導入などが寄与した。
- ◆ 韓国の対日輸入が2010年をピークに減少していることには、東日本大震災（11年3月）を契機に、韓国の完成車メーカーが輸入先を切り替えた影響もあろうが、日本の完成車メーカーが日本から韓国へ輸出していた自動車の一部を、米国からの輸出に切り替えた影響が大きいと考えられる。
- ◆ 円安・ウォン高によって完成車メーカーの部品調達行動に変化が生じる可能性はあるが、①ルノー日産グループの場合には東アジア全体で最適な生産調達ネットワークの構築をめざしていること、②韓国の部品企業の場合、日本から輸入する部品や材料が多くあり、円安・ウォン高がただちに韓国企業に不利になるわけではないことに留意する必要がある。韓国の対日自動車部品貿易の黒字は今後も続く公算が大きいだろう。

(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. 韓国の対日自動車部品収支が黒字に

韓国では 2014 年の輸出額（ドル建て）が前年比+2.4%、輸入額が+1.9%となり、貿易収支は 475.3 億ドルの黒字となった。黒字額は前年を上回った。

対日貿易に関しては、輸出額が同▲7.0%、輸入額が同▲10.4%となり、215.3 億ドルの赤字となった（図表 1-1）。貿易額が減少する（円安・ウォン高によりドルベース金額が減少した影響も）なかで、対日貿易赤字額も減少しているのが近年の傾向である。輸入額の減少には、韓国の輸出の増勢が鈍化したことにより生産財輸入の勢いが鈍化したこと、以前輸入していたものが現地生産に切り替わったことなどの影響もある。

対日貿易赤字基調が続くなかで（円安・ウォン高にもかかわらず）、自動車部品分野（SITC784）が 13 年に続き黒字となったことが注目される¹。2000 年代以降の動きをみると、対日輸出額が増加基調（09 年はリーマンショック後の世界経済減速の影響で減少）で推移している一方、対日輸入額は 10 年をピークに減少している（図表 1-2）。

韓国では部品素材産業の強化を図り対日貿易赤字の是正を図ってきた。日本からの輸入の多い部品・素材産業に関しては、2001 年に「部品・素材専門企業などの育成に関する特別措置法」が制定され、それ以降毎年約 3,000 億ウォン規模の予算が組まれて、民間企業の技術力向上が図られた²。2005 年には LCD や有機 EL などが「10 大戦略部品・素材」に指定された。

また、李明博政権（2008～13 年）下で亀尾（慶尚北道）、浦項（慶尚北道）などに「部品・素材専用工業団地」が設置され、部品・素材分野をターゲットにした外資系企業の誘致が積極的に推進されている。こうした政策支援もあり、韓国の部品・素材産業は着実に強化されてきているが、自動車分野における黒字化はこれらの動きと異なる。

以下で明らかにするように、自動車産業におけるグローバル化が影響したと考えられる。

2. 輸出増加の背景にある自動車産業のグローバル化

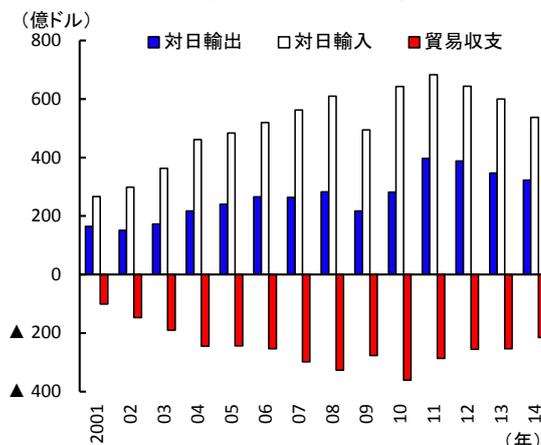
（1）拡大する海外生産・販売、増加する輸入車

現代自動車グループ（現代自動車+起亜自動車）は世界自動車販売台数で、2004 年に第 7 位、08

¹ 大韓貿易投資振興公社（KOTRA）によれば、2014 年に黒字に転じた。本稿では SITC784 のみを対象にしている。

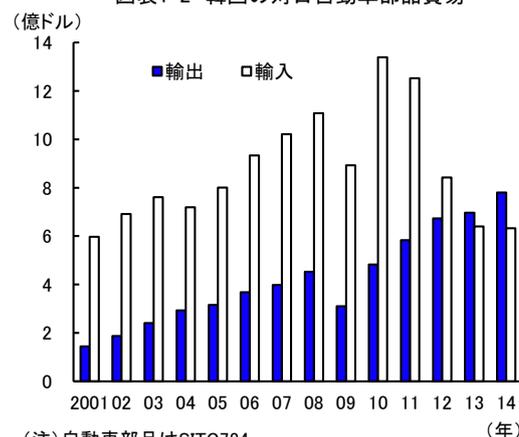
² この点に関しては、金奉吉「韓国の部品・素材産業の育成政策と国際競争力」（『北東アジア地域研究』第 19 号、2013 年 6 月）を参照されたい。

図表 1-1 韓国の対日貿易



(資料) Korea International Trade Association データベース

図表 1-2 韓国の対日自動車部品貿易

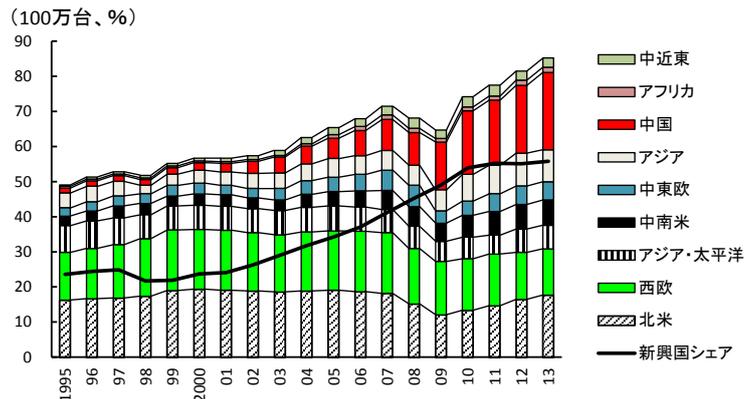


(注) 自動車部品は SITC784

(資料) 図表 1-1 と同じ

年に第5位に上昇するなど、2000年代にプレゼンスを飛躍的に高めた。先進国でシェアを高めたこともあるが、新興国の需要取り込みに成功したことが販売拡大に貢献した。この背景には、世界の自動車市場において「先進国から新興国へのシフト」が生じたことがある。1995年には日米欧の先進国が世界の自動車販売台数の8割近くを占めていたが、2010年に新興国が5割を超えた(図表2-1)。つまり、新興国市場における事業の成否が企業の成長を左右するようになり、この新興国市場で販売台数を伸ばしたことが、現代自動車の躍進につながったのである。

図表2-1 世界の地域別自動車販売実績

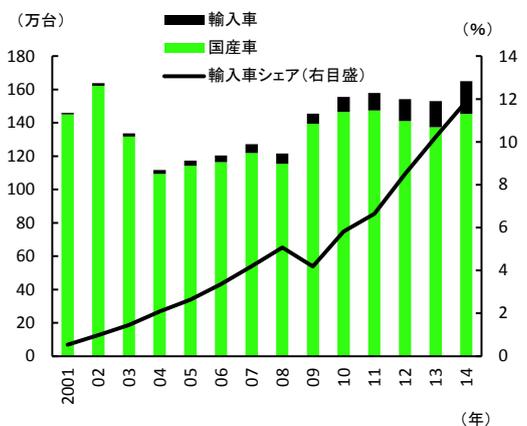


(注) アジア太平洋州は日本、シンガポール、ブルネイ、豪州、ニュージーランド
(資料) FOURIN『世界自動車統計年刊2014』

現代自動車は新興国でシェアを高めた要因には、①ボリュームゾーンの開拓、②同一セグメントへの複数モデル投入による消費者の囲い込み、③現地ニーズに合った戦略モデルの開発、④巧みな広告宣伝を通じたブランド認知度向上などが指摘できる。複数モデルの投入は後述するモジュール化によって可能となった。ボリュームゾーンの開拓により比較的早期に量産体制(年産30万台)を確立できたことも、競争優位の一因となった。

海外での販売が拡大する一方、韓国国内では近年輸入車の販売台数が増加している(図表2-2)。2014年の現代自動車の韓国国内販売台数は約68.5万台で、韓国全体(含む輸入車)の41.5%を占める。グループ傘下の起亜自動車のシェア(28.2%)を含めると、現代自動車グループのシェアは約7割になる。依然として圧倒的なシェアを占めているとはいえ、シェアは低下傾向にあり、7割を下回ったのは現代自動車が1999年に起亜自動車を吸収合併して以降初めてのことである。

図表2-2 韓国の自動車販売台数



(資料) 国産車はKorea Automobile Manufacturers Association
輸入車はKorea Automobile Importers and Distributors Association

輸入車とくに欧州車のシェアが上昇している要因には、①価格引き下げによる国産車との価格差縮小、②ディーゼルエンジンを搭載していること(燃費の良さ)、③国産車にない性能の良さやブランドイメージの高さ³、④海外メーカーの積極的なマーケティングなどが指摘できる。輸入車イコール高級車という時代は過ぎ、最近では低価格車が投入されたことにより、一般の会社員にとっても十分に手の届く存在となっている。

欧州車の価格下落にはFTA(自由貿易協定)の効果もある。韓国とEUのFTA発効後、中型・

³ 欧州では近年、ディーゼル(クリーンディーゼル)エンジンが主流になりつつある。燃焼効率の良さ(軽油を燃料として使用)からガソリンエンジンと比較してCO₂の排出量が少ない。ディーゼルエンジンはかつて、排ガスや騒音などが問題視されたが、技術革新により「環境にやさしい」エンジンとなっている。このため、日本メーカーも最近、ディーゼルエンジン搭載の車種を増やし始めている。

図表2-3 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"> 双方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

大型車に対する関税率が従来の8%から5.6%へ引き下げられた後、段階的に引き下げられ、2014年7月に撤廃された(図表2-3)。

(2) 増加した自動車部品輸出

自動車部品の輸出には、①海外で生産する韓国系完成車メーカー向けの輸出、②海外完成車メーカーへの直納、③ディーラーや修理業者に対する供給などがある。

まず指摘できるのは、完成車メーカーの海外生産拡大に伴い輸出が増加していることである。現代自動車の海外生産の動きをみると(図表2-4)、カナダ工場の閉鎖後⁴、新興国とくにBRICsを中心に海外生産を行ってきたことがわかる。大手の部品企業は完成車メーカーに随伴して進出するケースが多いが、現地で生産できない部品は韓国から輸入する。

図表2-4 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
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)
2014	中国第四、第五工場建設計画発表

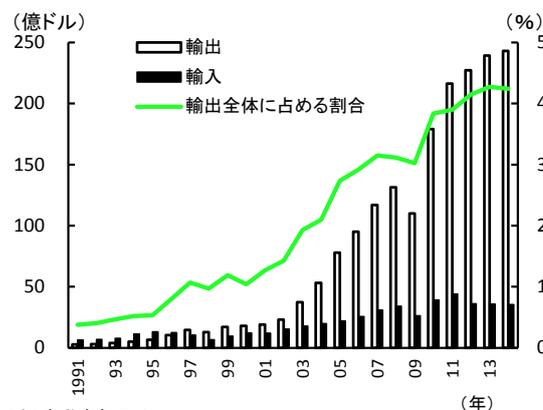
(資料)現代自動車Annual Report、各種資料

実際、現代自動車の海外生産の拡大と歩調を合わせるかのように、韓国の自動車部品輸出額は2000年代に入り急増し、輸出全体に占める割合は4%台になっている。

14年の輸出先上位は、①米国(60.4億ドル)、②中国(56.4億ドル)、③ロシア(13.5億ドル)、④ブラジル(10.5億ドル)、⑤インド(7.8億ドル)、⑥日本(7.7億ドル)、⑦チェコ(7.7億ドル)と、日本を除いて、すべて現地生産が行われている国が占める。

興味深いのは、現地生産はおろか完成車の輸出実績

図表2-5 韓国の自動車部品貿易



(注)自動車部品はSITC784

(資料)Korea International Trade Associationデータベース

⁴ 80年代後半に北米向け輸出が急増したこと、その後ウォンが切り上げられたことなどを契機に、カナダに北米市場向け工場を設立し89年から生産を開始したが、①部品の安定供給ができなかったこと、②耐久性に関する品質不良が指摘されたこと、③アフターサービス体制が十分に整備できなかったなどにより販売が急減したため、93年に閉鎖を余儀なくされた。

の乏しい日本への輸出が増加していることである（この点は後述）。

つぎに指摘できるのは、自動車部品企業が海外完成車メーカー（含む第三国での拠点）への直納を増加させていることである。現代自動車グローバル最適調達体制をとっているため、韓国国内の部品メーカーも海外との競争に晒されており、自ら海外完成車メーカーとの取引を拡大することが求められるようになった。この点では、EUおよび米国とのFTA発効に伴い、自動車部品の関税が撤廃されたことがプラスに作用している（図表 2-3）。

3. グローバル化が変えた対日自動車部品貿易

（1）対日輸出が増加した背景

韓国の対日自動車部品輸出の増加は日本側の統計でも確認できる。日本自動車部品工業会が公表している統計によれば、2008年の韓国からの自動車部品輸入額は約996億円（6番目の輸入相手先）で、最大の輸入相手国である中国の5分の1であった。それが13年に中国の3分の1近くの2,035億円へ増加し⁵、中国に次ぐ輸入相手国となった（図表 3-1）。

韓国の対日自動車部品輸出額が増加した要因には、次の3点が考えられる。

第1は、韓国製自動車部品の技術力（コストパフォーマンス）の向上である。これには、①完成車メーカーによる厳しい品質管理、②通貨危機後の部品企業の統合やモジュール化の推進、③高い技術力を有する外資系企業の参入、④日系企業を含む海外企業からの技術導入などが寄与した。

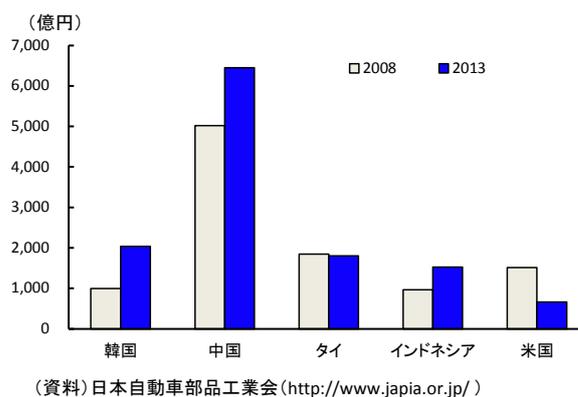
現代自動車は2000年12月、部品企業を集約して現代モビスを設立した（韓国最大の部品企業）。同社はモジュール化、プラットフォームの統合、部品の共有化などを推進する一方、ボッシュを含む世界の部品メーカーと技術提携し独自に部品を開発している⁶。

第2は、韓国部品企業による積極的な市場開拓である。現代モビスはヘッドランプ、リアランプなどを三菱自動車や富士重工業などに直納しているほか、萬都⁷など他の企業も供給先を広げている。東日本大震災（2011年3月11日）後に、日本の完成車メーカーが調達先の分散化を図ったこと、2010年、11年と「超円高」が続いたこともプラスに作用したと考えられる。

大韓貿易投資振興公社（KOTRA）も商談会の開催や「営業活動」を通じて⁸、中小部品企業の販路開拓を支援している。また、13年5月には、名古屋市に韓国の自動車部品メーカーが入居する「自動車部品輸出支援センター Korean Auto Parts Park（KAPP）」を開設した。

第3は、上述の点と関連するが、日本の完成車メーカーによる調達の拡大である。日産自動車では、日産車体九州が生産する商用車に、韓国製部品（ルノーサムスンの取引先で釜山周辺に拠点を

図表3-1 日本の主要国からの自動車部品輸入額



⁵ 2014年に関しては8月までの統計が公表されており、韓国は中国について2位。

⁶ 現代モビスは完成車工場に隣接して、モジュール部品を供給している。現代自動車の海外進出には随伴進出して、部品を安定供給する役割を果たしている。

⁷ 韓国で売上高3位の部品企業で、漢拏グループの中核企業である。ブレーキ、サスペンション、ステアリングなどを生産している。

⁸ 「韓国コトラ、輸出の先兵」日本経済新聞 2015年1月31日を参照。

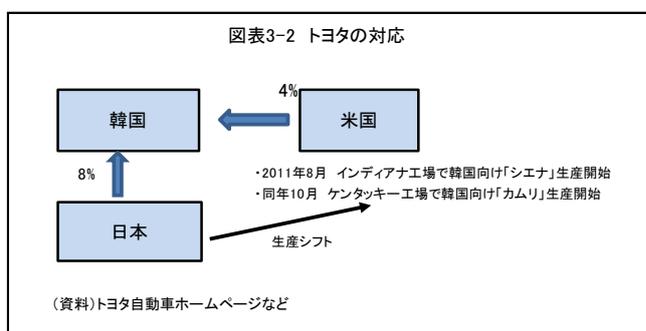
置く企業)を積極的に採用している。韓国から調達するのはコストパフォーマンスの高さに加えて、物流コストの削減にもつながるからである。日産車体九州(福岡県苅田町)と釜山の距離(約200キロメートル)は関東や中部圏よりも近く、11年9月の日韓政府間合意により、日本と韓国との間でシームレスな物流ができるようになった(日本のトレーラーが韓国内を走行し、フェリーで海を渡り、日本国内の自動車工場に部品を供給する)ことによる。

(2) 生産シフトの影響で対日輸入が減少

他方、韓国の対日輸入が2010年をピークに減少している背景には何があるのだろうか。

東日本大震災を契機に、韓国の完成車メーカーが輸入先を切り替えた影響もあろうが、日本の完成車メーカーが日本から韓国へ輸出していた自動車の一部を、米国からの輸出に切り替えたことが大きく影響したと考えられる(図表3-2)。日本からの補修部品の輸入が減少するからである。

米国からの輸出への切り替えは、「超円高」が続いていたことと韓米FTAの発効(12年3月15日)が契機となった。円ドルレート(年平均)は2007年の1ドル=117.8円から11年に79.8円にまで上昇した。また、韓米FTAの発効に伴い米国製輸入完成車に対する関税率が8%から4%に引き下げられた(5年目に撤廃)ため、米国工場で生産した完成車を韓国市場に投入する方が有利になった(韓国は米国と同じ左ハンドル)。



FTAがもたらす効果の一つに貿易転換効果(関税が課される国からの輸入が、関税が撤廃・削減される国からの輸入に転換する効果)があるが、ここでみた動きはその一例といえる。

結びに代えて

本稿でみてきたように、韓国の対日自動車部品貿易の黒字化には、自動車メーカーによる海外生産ないしグローバル調達の拡大などが影響している。

韓国では、現代自動車が中国で今後第4、第5工場を今後建設していくほか(図表2-4)、グループ傘下の起亜自動車がメキシコでの工場建設に着手した。こうした完成車メーカーの海外生産の拡大に伴い、自動車部品輸出は今後も増加基調で推移していくものと予想される。

日本では円安が続くなかで、日産自動車が国内生産比率を引き上げる予定である。その一方、トヨタ自動車の豊田章男社長は15年初、円高時に決定したレクサスの海外への生産を計画通りに進めると明言した。為替変動に左右されない生産体制を構築していく動きを続ける方針である。

2016年から関税が撤廃されるため、米国製自動車を韓国に輸出する動きは続くともみていだろう。

円安・ウォン高によって完成車メーカーの部品調達行動に変化が生じる可能性はあるが、①ルノー日産グループの場合には東アジア全体で最適な生産調達ネットワークの構築をめざしていること、②韓国の部品企業は日本から輸入している部品や材料があるため、円安・ウォン高がただちに韓国企業に不利になるわけではないことに留意する必要がある。この点から考えれば、韓国の対日自動車部品貿易の黒字は今後も続く公算が大きいだろう。

◆Research Focus 《グローバル化の進展と日中韓自動車産業》シリーズ◆

- ①向山英彦「韓国自動車産業にみる F T A 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 ―」2012 年 10 月 5 日
- ②向山英彦「変化する韓国の対日自動車部品貿易― 対日輸出が増加する半面、対日輸入が大幅減 ―」2012 年 12 月 14 日
- ③関辰一「ポスト反日デモの中国自動車市場― 回復が期待される日本車販売 ―」
2013 年 1 月 7 日
- ④向山英彦「円安・ウォン高」と現代自動車― 世界市場の影響は軽微、韓国で崩れる「圧倒的優位」 ―」2013 年 7 月 19 日
- ⑤向山英彦「中国事業を強化する現代自動車― 内陸部の需要取り込みに注力 ―」2014 年
4 月 4 日
- ⑥関辰一「中国自動車市場の変化と今後のトレンド」2014 年 6 月 2 日
- ⑦向山英彦「現代自動車のグローバル戦略が直面する問題―課題として残る米国、ASEAN 戦略―」
2014 年 11 月 14 日