

《グローバル化の進展と日中韓自動車産業②》

2012 年 12 月 14 日
No.2012-12

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 —

調査部 上席主任研究員 向山英彦

《要 点》

- ◆ 韓国の対日自動車部品貿易に大きな変化がみられる。90 年代前半までの貿易収支は韓国側の大幅赤字であったが、2012 年は対日輸入額が減少した一方、輸出額が著しく増加したため、ほぼ均衡するまでになっている。
- ◆ 対日輸入額が減少した要因には、韓国政府が積極的に F T A（自由貿易協定）を締結してきたのに伴い、①関税率の下がった欧州や米国からの部品輸入が増加したこと、②日本の完成車メーカーが米国製自動車を韓国市場に相次いで投入し始めたことがある。
- ◆ 他方、対日輸出が著しく増加していることには、韓国の自動車部品企業による日本市場の積極的な開拓と日本の完成車メーカーによる韓国製部品調達拡大の動きが関係している。
- ◆ 日本からの自動車輸出を米国からの輸出にシフトすることは企業にとって合理的とはいえ、この動きが広がれば、日本国内の生産、雇用にマイナスの影響を及ぼしかねない。これを回避するためには、日本と韓国との間での F T A の締結が必要となる。日韓の F T A 締結は、両国の経済関係をより堅固なものにしていくものと期待される。

(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. 韓国の最近の自動車部品貿易

韓国の自動車部品の対日貿易収支は90年代までは大幅な赤字であったが、最近ではほぼ均衡している。これには、F T A（自由貿易協定）の発効に伴う企業行動の変化が影響している。

（1）増加する自動車部品輸出

自動車部品（以下ではS I T C 784 のデータを使用）の対日貿易動向について触れる前に、韓国全体の自動車部品貿易動向をみると（図表 1-1）、①1997 年に黒字に転じたこと、②2000 年代に入ってから以降輸出が急増した一方、輸入の伸びが緩慢になっていること、③その結果、近年黒字額が拡大していることなどがわかる。

注目されるのは輸出の急増ぶりである。この背景に、現代自動車グループを中心に完成車メーカーが海外事業（輸出＋現地生産）を急拡大したことがある。完成車の輸出台数は2002 年の 151 万台から 2011 年に 315 万台に倍増した。

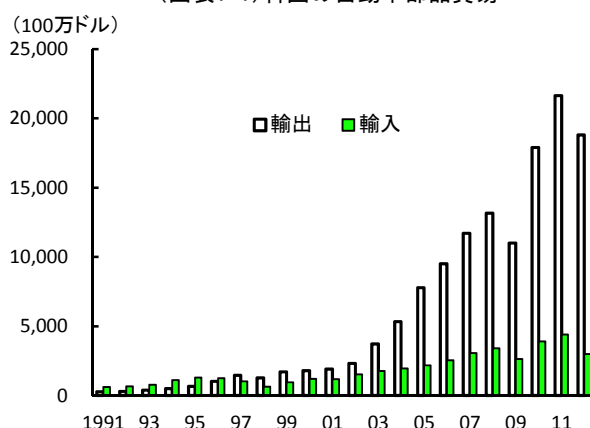
現代自動車の海外現地生産の動きをみると、97 年トルコ、98 年インド、2002 年中国で現地生産を開始した。中国とインドでの生産拡大に加え、米国での現地生産が 2005 年に始まったため、海外生産は 2000 年代後半に急拡大した。その後 2008 年にインドと中国の第二工場、2009 年チェコ、2011 年ロシア、2012 年中国の第三工場、ブラジルというように、新興国を中心に現地生産が相次いで進められた。

完成車メーカーが海外へ進出する際には主要部品企業も随伴進出するのが一般的であるが、①随伴進出しない部品企業もあること、②韓国国内で生産される構成部品があること、③地域によってはノックダウン生産が行われること、などの理由から輸出が増加していると考えられる。

自動車部品の輸出は現代モータース、モトニクなど韓国企業のほかに、外資系企業が担っている。輸出の急増はまた、韓国製部品の価格競争力および品質が著しく向上したことを示唆するものである。この要因には、①完成車メーカーによる品質管理の徹底、②通貨危機後の完成車メーカーの再編に伴う部品企業の統合、③モジュール化の推進、④高い技術力を有する外資系企業の参入などがある¹。現代自動車は 2000 年 12 月、部品会社を集約して現代モータースを設立し、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た。この意味で、現代モータースは現代自動車グループにおいてコアの存在となっている。

外資系企業が韓国に進出したのは、生産が拡大している現代グループへの供給と自国ならびに第三国への輸出が目的である（米国系部品企業の場合にはGMの韓国進出が影響）が、通貨危機後、経営が悪化した韓国の部品企業を相次いで買収したことによりその存在感を高めた。

（図表1-1）韓国の自動車部品貿易



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

（注）2011 年は10月まで

¹ この点については、小林英夫「アジア通貨危機後の韓国自動車・同部品産業の再編成過程—モジュール化・中国進出・空洞化・国際競争力の秘密」（早稲田大学『アジア太平洋研究』2004 年 6 月号）を参照。

進出企業にはRobert Bosh（ドイツ）、Vareo（仏）、Delphi（米国）、デンソー（日本）など世界的な企業が含まれる。とりわけRobert Boshが事業を拡大したことが（図表 1-2）、韓国の部品産業を発展させたといっても過言ではない。例えば、現代自動車グループ向けの電装品は現代モータースとならんで、現代自動車との合弁会社として設立されたKEFICOが生産している²。

（図表1-2）韓国におけるRobert Boshの主な事業

KEFICO Corporation	・現代自動車との合弁会社として、87年設立。 ・エンジンコントロールユニット、トランスミッションコントロールユニットなどを生産。
Bosch Electrical Drives Co., Ltd.	・88年、万都機械（韓国）との合弁会社として設立、99年完全子会社化。 ・自動車用モーターの生産。
Robert Bosch Korea	・Boschの韓国支社。94年設立 ・ディーゼル燃料噴射装置、電子制御装置、ブレーキ装置などを生産。

（資料）各種報道

（２）均衡する対日自動車部品貿易収支

こうしたなかで近年、対日自動車部品貿易に大きな変化がみられる。90年代前半までは韓国側の大幅赤字であったが、2012年は対日輸入額が減少した一方、輸出額が著しく増加したため、ほぼ均衡するまでになっている（図表 1-3）。

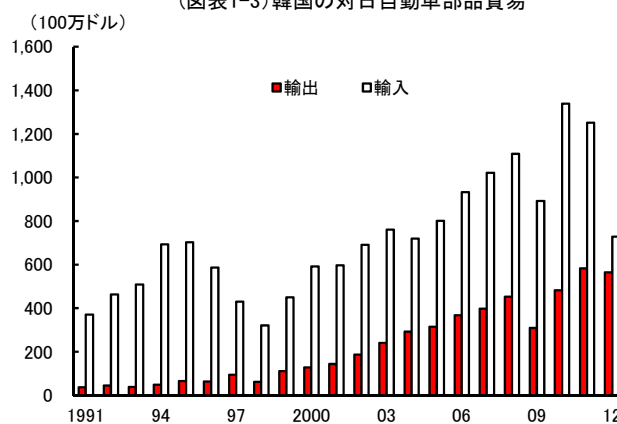
対日輸入額が2009年、2011年に減少したのはそれぞれリーマンショック後の景気急減速、東日本大震災に伴うサプライチェーン寸断の影響といえる。2012年には東日本大震災の影響はなくなっているが、1～10月に前年比▲32.3%と大幅に減少した。この要因として次の2点が指摘できる。

一つは、韓国国内の自動車生産の減少である。欧州債務危機を契機とした国内外の景気減速により、自動車生産台数が2012年1～11月に前年同期比▲1.8%となった。これにより部品輸入額も減少し、1～10月に前年同期比▲19.3%となった。対日輸入の減少率はそれを上回ったことになる。

もう一つは、今述べたことに関連するが、輸入先のシフトである。自動車部品輸入額全体にしめる対日輸入額の割合をみると、90年代以降趨勢的に低下している。注意したいのは、最近2年間に急低下していることである（図表 1-4）。

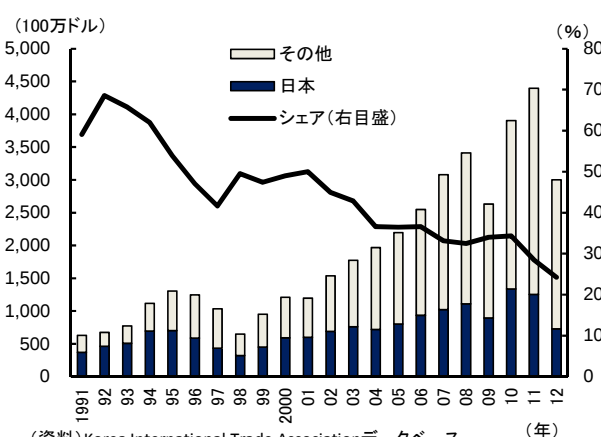
東日本大震災後のサプライチェーン寸断を契機に輸入先を日本から他国に切り替えた影響もある

（図表1-3）韓国の対日自動車部品貿易



（資料）Korea International Trade Associationデータベース
（注）2012年は10月まで。

（図表1-4）韓国の自動車部品輸入額と対日シェア



（資料）Korea International Trade Associationデータベース
（注）2012年10月まで

² 小林英夫・大野陽男・金英善『日韓自動車産業の中国展開』（早稲田大学アジア太平洋研究センター研究資料シリーズ、2010年3月25日）p.70。

うが、韓国政府が積極的にF T Aを締結してきたのに伴い、①関税率の下がった欧州や米国からの輸入が増加したこと、②日本の完成車メーカーが米国製車を韓国市場に相次いで投入し始めたことが大きく影響していると考えられる。この点について、つぎにみていこう。

2. F T Aが変える自動車部品貿易

(1) シフトする部品輸入先

まず、F T Aの発効に伴う関税率引き下げの動きについてみよう。E U（欧州連合）とのF T Aが2011年7月1日に暫定発効し、2012年3月15日には米国とのF T Aが発効した。E U、米国とのF T Aにおける自動車分野に関する取り決めでは、完成車の関税率はE Uとの間では3～5年内、米国との間では5年目に撤廃される一方、自動車部品の関税率（一般的に8%）は発効後即時撤廃された（図表1-5）。

このため、韓国で操業している完成車メーカーや部品企業が関税率の下がった欧州や米国からの部品調達を増やした可能性が高い。近年の「超円高」もこの動きを後押しした。

（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	・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	・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	・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	・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	・両国とも発効後即時撤廃。	・両国とも発効後即時撤廃。

（資料）各種資料

この2年間の自動車部品の輸入動向をみると、①中国が2012年に日本を抜いて最大の相手国となったこと、②2011年に自動車部品輸入額が前年比12.7%増となるなかで、米国とEU加盟国からの輸入が伸びたこと、③EU加盟国のなかではオーストリア、イタリア、ドイツなどからの輸入がとくに伸びたことが特徴的である（図表1-6）。

中国からの輸入相手先の詳細は不明ながら、中国で操業している韓国系企業からの輸入が多く含まれると考えられる。

また、オーストリアからの輸入が増加している背景には、同国政府が産学連携や産業クラスターの形成を通じて自動車

（図表1-6）自動車部品輸入相手国上位

順位	国名	2011		2012(1～10月)	
		金額	対前年比	金額	対前年比
1	中国	1,219	23.0	825	▲ 8.7
2	日本	1,252	▲ 6.5	654	▲ 32.2
3	ドイツ	710	15.0	419	▲ 24.3
4	米国	380	34.5	252	▲ 11.0
5	豪州	116	97.3	87	▲ 2.6
6	オーストリア	60	321.5	63	24.9
7	フランス	155	9.2	56	▲ 55.5
8	メキシコ	39	26.3	52	80.2
9	イタリア	38	28.2	27	1.1
10	ハンガリー	45	10.5	25	▲ 24.7

（資料）Korea International Trade Association

産業の育成を図った結果、ドイツ系企業を中心に海外の企業が部品製造拠点を相次いで設置したことがある。

（２）進む日本の輸出代替

日本の完成車メーカーが以前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ていることも（高級車である Lexus や Infiniti は日本から引き続き輸出）、対日自動車部品輸入額の減少につながっている。日本からの補修部品の輸出が減少するからである。

韓米 F T A の発効に伴い米国からの輸入完成車に対する関税率が 4 % に引き下げられたこと（５年目に撤廃）と、「超円高」により価格競争力が低下したことを受けて、米国製完成車を韓国市場に投入する動きは 2011 年末以降広がっている。

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 年より新型カムリ（旧型は日本から輸出していた）、11 月にヴェンザ（SUV とセダンの融合）を投入している。新型カムリは韓国国内でも輸入車販売の上位に入っている。このほか、ホンダは新型アコードを含む 4 車種を米国から、欧州仕様のシビックを英国から輸出するほか、日産も新型アルティマを米国から輸出する計画である³。

（３）著しく増加した対日輸出

自動車部品の対日輸入が減少傾向にあるのに対して、対日輸出が著しく増加していることは前述した（図表 1-3）。この要因として、韓国の自動車部品企業による日本市場の積極的な開拓と日本の完成車メーカーによる韓国製部品調達拡大の動きが指摘できる。

まず、前者についてである。その象徴ともいえるのが、現代モータースの日本の完成車メーカーへの納入である。2012 年に、三菱自動車から 2 億ドル（約 160 億円）相当のヘッドランプ、スバルから 3,300 万ドル（約 26 億円）相当のリアランプなど、計 2 億 3,300 万ドル（約 186 億円）規模の供給契約を受注したことが報じられている。

自動車部品の対日輸出を促進する目的で大韓貿易投資振興公社（K O T R A）が積極的に商談会を開催しているため、韓国からの輸出は今後も増加する公算が大きい。

その一方、日本の完成車メーカーによる韓国製部品の調達の動きも広がっている。注目されるのがルノー・日産グループである。日産自動車では、日産車体九州が生産を開始した新型商用車「N V 350 キャラバン」に、韓国製部品を約 2 割（金額ベース）採用している。具体的には、ルノーサムスの取引先で釜山周辺に拠点を置く企業からの調達である。

韓国から調達するのは品質が一定水準に達して低価格である上、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、2011 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⁴。これは今後の日韓関係の一つのあり方を示すと同時に、日本国内における物流コストの高さを示すものであることに注意したい。

³ 日本経済新聞 2012 年 11 月 27 日「トヨタやホンダ、米国製造車で韓国攻勢 F T A 活用」。

⁴ この点は、『週刊東洋経済』2012 年 12 月 15 日号、p.64。

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 韓国の対日自動車部品収支は 90 年代前半まで韓国側の大幅赤字であったが、2012 年は対日輸入額が減少した一方、輸出額が著しく増加したため、ほぼ均衡するまでになっている。
- ② 対日輸入額が減少した要因には、韓国政府が積極的に F T A を締結してきたのに伴い、①関税率の下がった欧州や米国からの輸入が増加したこと、②日本の完成車メーカーが米国製自動車を韓国市場に相次いで投入し始めたことがある。後者には、韓米 F T A の発効に伴い米国からの輸入完成車に対する関税率が 4 % に引き下げられたこと（5 年目に撤廃）と、「超円高」が影響している。
- ③ 他方、対日輸出が著しく増加していることには、韓国の自動車部品企業による日本市場の積極的な開拓と日本の完成車メーカーによる韓国製部品調達拡大の動きが関係している。

このように、対日自動車部品貿易の変化の背後には、F T A の発効を受けて韓国ならびに日本を含む外国企業がそれまでの事業活動（調達、輸出など）を見直したことがある。

日本の完成車メーカーが以前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ていることは企業にとって合理的な行動とはいえ、この動きが広がれば、日本国内の生産、雇用にマイナスの影響を及ぼしかねない。

これを回避するためには、日本と韓国との間で F T A を締結していく必要がある。同時に、日韓の F T A 締結は、貿易ならびに投資の拡大を通じて両国の経済関係をより堅固なものにしていくことが期待される。

◆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 No. 2012-001.

