

E U－韓 F T A等韓国の貿易政策等が日・韓自動車産業の競争力に 与える影響に関する調査研究

(報告書の概要)

韓国を代表する現代自動車グループ(現代/起亜)は、2005年～2009年、自動車産業が世界的な危機に見舞われた時期も含めて、全方位的にあらゆる国の市場で販売を伸ばしている。特に人口が多く市場成長余地が大きく、しかも高い経済成長を続けるBRICsやその他新興国、あるいは市場の潜在力は大きい日本車の進出が相対的に弱い国で急拡大を遂げている。

急成長の最大要因は、品質やデザイン力向上による商品力のアップと、生産の合理化やシンプルなクルマづくりにより実現した価格競争力の両立にある。今1つは、日本メーカーの未進出新興国への大規模投資と現地生産の急拡大にある。加えてウォン安、消費者の低価格車志向、トヨタのリコールなど敵失も追い風となった。また韓国国内での儲けをグローバル事業拡大に回しながら、労組のない系列一次サプライヤーを活用した人件費抑制、プラットフォーム共有化による開発のコストと期間の圧縮、手厚いマーケティング関連費用によるアグレッシブなマーケティング、サプライヤーの品質向上支援等による低価格高品質部品の調達などが、拡大の原動力となっていることが明らかとなった。

さらに韓国政府はEV普及政策やFTA締結加速政策を強力に推進しているが、これらも韓国自動車産業が世界の主要メーカーと伍していく上での援護射撃の様相を呈する。HV開発で出遅れた自国の自動車産業が競争力を持ちうる新たな成長分野にEVを指定し、官民共同で開発・生産・普及を目指しているのである。また貿易依存度の高い自国の経済構造を考慮して他国にリードするためにFTAにより輸出市場の確保・拡大を狙う。現時点での韓国の発効済み又は批准手続き中のFTAは計8つである。中でも、韓EU、韓米FTA発効による関税引下げ/撤廃が韓国及び日本の自動車産業に及ぼす影響として次のことが指摘できる。国内専門家からは「現在の日本・韓国両メーカーとも、最も重要なポイントは、既に現地生産を立ち上げており、中長期的には関税ゼロの恩恵は少ない」と言われている点である。しかし短期的にはFTA締結国内での完成車及び部品の物品関税の低減・撤廃効果が期待(米国市場で2.5%、EUで10%、韓国で8%の関税撤廃)でき、米国及びEUとのFTAが無い日本は関税分だけ価格競争上不利となる点は否めない。また物品関税以外に、環境・安全技術基準の相互認証を通じた国際標準の浸透も注意深く見ていく必要があるだろう。

(報告書の主要構成)

- (1) 韓国自動車産業のグローバル化と今後の方向
- (2) 韓国主要自動車メーカーのグローバル展開にみる成長要因
- (3) 韓国の自動車産業政策の最新動向と通商政策
- (4) 韓国のFTA戦略と韓国メーカーのグローバル事業展開がもたらす日・韓自動車産業の競争力に与える影響