

韓国自動車産業の通商戦略に関する調査研究

(報告書の概要)

韓国自動車産業は、経済危機後に大きく再編された。再編後の産業の特徴としては、1980年代後半の輸出開始期と比べてより持続的な輸出市場開拓と主要市場でのシェア漸増、輸出先の欧米市場から新興市場への多様化といった点が指摘できる。その意味で、グローバルな競争におけるプレーヤーとしてのポジションが高まっているが、部品を中心とする我が国への依存度は依然として大きい。

韓国・アメリカ F T A の関税譲許スケジュールと近年の貿易額を前提にすると、F T A による関税削減の影響は韓国で生産しているメーカーの対米調達コスト低下が中心になると考えられる。むしろ、韓国・アメリカ F T A については、韓国国内の自動車関連税制の見直しや安全・環境基準の高度化・先進国化に向けたステップとしての位置付けに注目することが重要であると考えられる。一方、韓国・E U F T A は、既に 6 回の交渉が行われているが、アメリカとの F T A と同様の点が争点となっており、合意までのハードルは小さくないといえる。

但し、韓国の自動車業界では、アメリカ・E U との F T A を視野に入れたグローバルな競争と国内市場への影響について、今後の事業展開上無視できない要素として位置付けている。上述したように、アメリカとの F T A については、韓国の自動車業界でも、関税削減の影響は限定されていると見ている。しかし、E U との F T A については、国内輸入車市場における欧州車のシェアの高さや、東欧での現地生産能力の拡大等もあり、輸出入双方により大きな影響が及ぶ可能性があると思われる。

韓国自動車産業も今後の事業展開における所与の要件として位置付けている F T A について、締約国のみならず日本を含む締約国以外への影響を、計算可能な一般均衡モデルの 1 つである G T A P 一般均衡モデル (G T A P) を用いて推計を試みた。推計からは、アメリカ・E U に比べて韓国経済全体及び同自動車産業へのより大きなプラスの効果が確認できたが、日本全体及び自動車関連産業への影響は決して大きくない。但し、モデルによる推計では明示的な関税削減と資本移動の効果を勘案できるに留まることから、モデルでは十分評価しきれないよりミクロな情報を踏まえた検討や、基準や制度といった関税削減以外の面における効果・影響については、今後の検討課題として残されている。

(報告書の主要構成)

- 第 1 章 世界における韓国自動車産業の現状
- 第 2 章 韓国の通商戦略の動向と今後の方向性
- 第 3 章 韓国自動車産業のグローバルな戦略と今後の展望
- 第 4 章 韓国の通商戦略が我が国自動車産業に与える影響