

アジア通貨危機後の韓国自動車産業の再編過程

小林 英夫[†]

Reform of the Korean Automobile Industry after the Asian Economic Crisis

Hideo KOBAYASHI

The Korean automobile industry underwent a major reconstruction at the turn of the century. On the one hand, in March 2001 it oversaw the bankruptcy of one of its major players, Daewoo, a company one equated of industrial strength with Hyundai, one that had made strong inroads into the Eastern European and Asian markets. On a more positive note, there was also the purchase of Samsung by the French company Renault. The quick rise of Renault-Samsung's Pusan factory helped the company make swift advances into the Korean auto market.

The automobile industry has long been considered Korea's staple industry, it has at the same time been the staple sector of the Korean conglomerates (chaebol). The flow of the industry has greatly influenced the direction of these conglomerates. The bankruptcy of Daewoo Auto signified the failure of Daewoo conglomerate. Renault's entrance into the Korean automobile market represents a sign of what is to mark the twenty-first century, a rejuvenation of the automobile industry in Korea.

This paper will first trace the development of the Korean automobile industry. It will then consider the influence the Asian currency crisis has had on the industry as well as particular features regarding its development following this crisis.

はじめに

21世紀初頭、韓国の自動車産業は大きな再編の波に洗われている。一方で韓国自動車産業を現代自動車とともに代表し、しかも東欧、アジア自動車市場で大きな力を有していた大宇自動車が2001年3月に破綻し、他方でルノーが買収し名称も、サムソン自動車からルノーサムソンと改称したプサン工場が急速に力を増しはじめ、韓国自動車産業界の一角を占め始めている。

韓国の基幹産業ともいふべき自動車産業は、同時にまた韓国財閥の基幹産業でもあり、自動車産業の帰趨は、すなわち韓国財閥の浮沈を占う鍵でもある。大宇自動車の破綻が、大宇財閥の破綻を意味していたことはそれを象徴していよう。いわば「聖域の産業」ともいふべき自動車産業にルノーが参入したこともこれまた21世紀の韓国産業の新しい特徴といわねばならない。

本稿では、今後の研究の第一歩としてまず韓国自動車産業の歴史を概観し、アジア通貨危機の影響とその後の特徴を図表によりスケッチすることとしたい。⁽¹⁾

[†] 早稲田大学アジア太平洋研究センター教授

⁽¹⁾ 以下、掲げる図表は特にことわらない限り韓国自動車工業協同組合『2000自動車産業便覧』および韓国自動車工業協会『2000韓国の自動車産業』による。

1. 韓国自動車産業の歩み

韓国自動車産業の歴史は朝鮮戦争後の1950年代に始まり、先発組の自動車企業はその起源を1950年代にもっている（図-1参照）。大宇に引き継がれる新進工業とハドンハン自動車製作所がスタートしたのはいずれも1955年のことだった。しかし韓国自動車産業が本格的な産声をあげた時期は1960年代に入ってからであった。62年に登場した朴正熙政権は重工業化をスローガンに積極的に自動車産業の育成に乗り出していった。これに応え起亜産業がスタートするのが1962年のことであるし、現代自動車が創立されるのが67年のことであった。その後83年に大宇自動車が設立され、88年には双龍自動車が設立されている。98年双龍は大宇に吸収されている。98年には三星が自動車部門に進出し、この結果現代、起亜、大宇、三星が自動車産業に参入することとなった。しかし98年初頭から本格化したアジア通貨危機の影響は韓国自動車産業を例外にはしておかなかった。財閥企業への批判が高まり、経営が破綻した起亜は現代自動車に合併され、大宇は2001年経営破綻し、三星自動車は2000年11月ルノーに買収されてルノー三星と名称を変えた。大宇の倒産はアジア通貨危機の韓国への影響を象徴するできごとだったといつてよい。1999年7月大宇の資金繰りの行きずまりが表面化し、8月には銀行主導の再建計画が動きはじめた。経営不振の責任をとって大宇の金宇中会長が辞表を提出したのは11月のことであった。2000年に入ると大宇の買収工作が積極化した。2月国際入札によりGM、フォードなど5グループが買収の申請を行った。6月にフォードが優先交渉権を獲得、しかし先行きの経営不安から9月にフォードは買収を断念し、かわって10月以降GMとフィアットが売却交渉を開始した。2001年1月に大宇は2,800名の整理解雇方針を決定したが2月には労使交渉は決裂、全面ストに突入、混乱のなかで解雇が行われた。⁽²⁾

2. 韓国自動車産業の概要

表-1を参照願いたい。これは1990年以降の韓国自動車産業の概要を統計で示したものである。1990年の韓国自動車産業規模は、関連事業体2,138社、生産台数132万台、従業員18万6,000余人、生産額16兆2,000億ウォン、輸出額19億ウォン、付加価値5兆8,000億ウォンであった。生産台数で見れば、日本の約5分の1だった。同表からわかるように1996年までは関連事業体数、生産台数、従業員数、生産額、輸出額、付加価値額すべてで急速な増加を示している。ところが97年になると事業体数、

表-1 韓国自動車基本統計

	企業体数 (社)	生産台数 (台)	従業員数 (名)	生産額 (億ウォン)	輸出額 (百万ウォン)	付加価値 (億ウォン)
1990	2,138	1,321,630	186,288	162,393	1,911	58,393
95	3,070	2,526,400	220,601	350,895	8,409	130,814
96	3,362	2,812,714	236,074	408,551	10,434	150,574
97	3,083	2,818,275	223,924	441,814	10,659	177,898
98	2,604	1,954,494	188,643	327,867	9,912	127,145

⁽²⁾ 「日本経済新聞」2001年2月17日。筆者は2001年2月7日ソウル郊外の京畿道富平工場を訪問し関係者のインタビューを実施したが、工場内は騒然とした雰囲気にもまれていた。

..... 三輪車以上生産

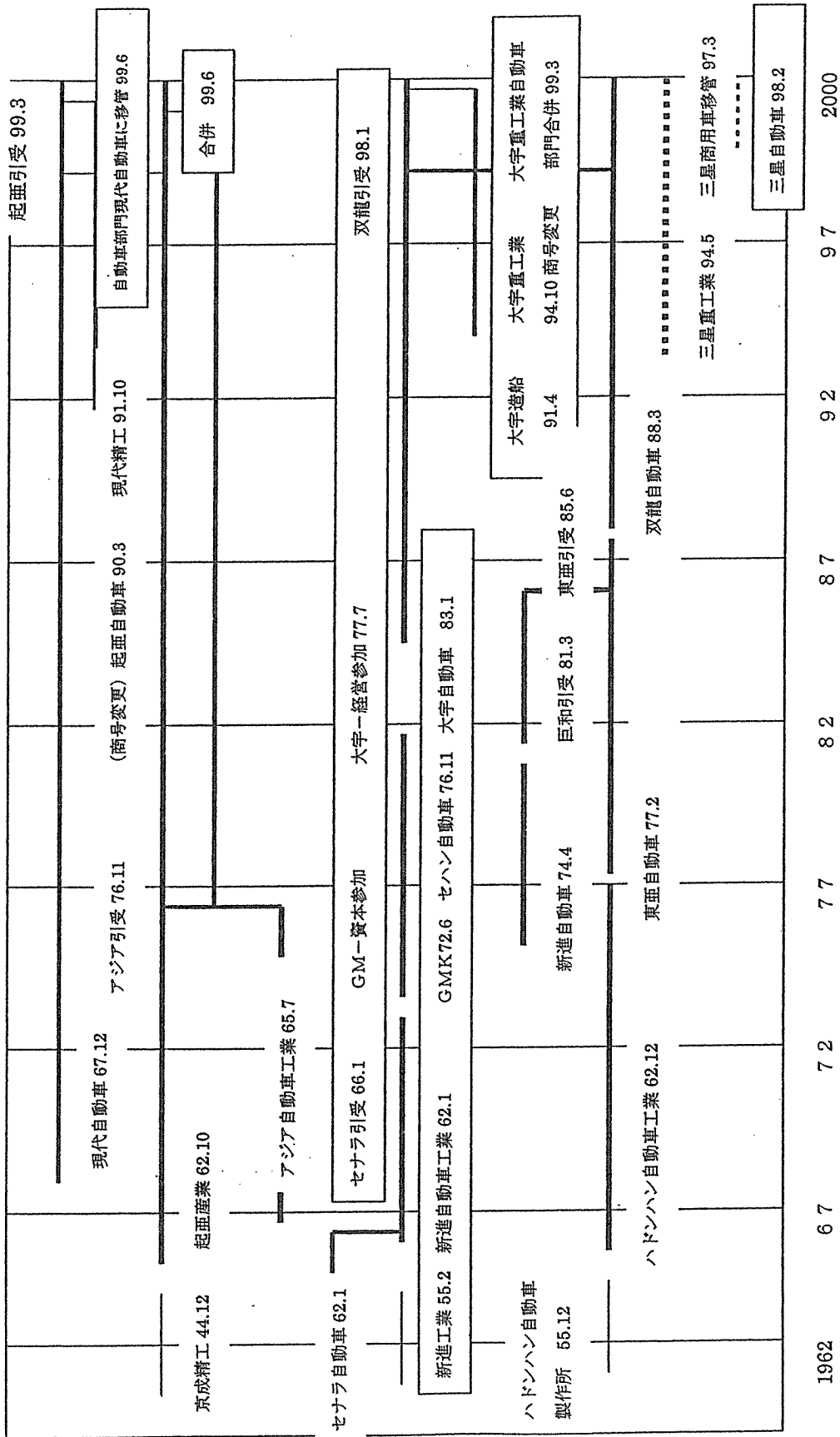


図-1 韓国自動車業界再編過程

アジア通貨危機後の韓国自動車産業の再編過程

表-2 企業別（主要6社）自動車生産台数

	合 計	現 代					
		乗 用 車	バ ス	トラック	多目的型	そ の 他	
1995	1,213,694	948,480	104,030	138,778	17,803	4,603	
96	1,281,762	997,550	99,389	141,030	40,156	3,637	
97	1,239,032	939,247	115,795	144,640	36,379	2,971	
98	770,558	564,297	93,413	90,195	22,405	248	
99	1,220,243	878,974	138,845	132,973	68,343	1,108	
	合 計	大 宇					
		乗 用 車	バ ス	トラック	多目的型	そ の 他	
1995	451,426	445,889	4,497	—	—	1,040	
96	447,581	442,722	4,859	—	—	—	
97	607,559	590,588	3,928	—	13,043	—	
98	383,802	379,425	3,169	—	1,208	—	
99	699,185	672,553	19,994	5,739	213	686	
	合 計	起 亜					
		乗 用 車	バ ス	トラック	多目的型	そ の 他	
1995	631,644	414,841	47,004	126,744	36,928	6,127	
96	703,116	452,052	59,607	119,986	60,462	11,009	
97	613,920	394,423	56,190	84,130	71,315	7,862	
98	362,947	191,985	21,580	56,796	88,068	4,518	
99	680,953	276,384	35,728	88,219	272,824	7,798	
	合 計	双 竜					
		乗 用 車	バ ス	トラック	多目的型	そ の 他	
1995	54,356	—	9,037	1,911	40,492	2,916	
96	76,940	—	28,790	2,208	43,757	2,185	
97	79,907	1,507	21,688	1,071	54,822	819	
98	44,186	2,911	11,521	8	29,732	14	
99	98,194	4,570	23,782	—	69,842	—	
	合 計	大 宇 重 工 業					
		乗 用 車	バ ス	トラック	多目的型	そ の 他	
1995	69,015	51,872	9,229	7,632	—	282	
96	185,093	161,508	10,768	10,656	—	2,161	
97	156,698	132,796	12,361	10,045	—	1,496	
98	248,529	226,836	12,620	8,791	—	282	
99	59,664	56,187	2,197	1,239	—	41	
	合 計	三 星 自 動 車					合 計
		乗 用 車	バ ス	トラック	多目的型	そ の 他	
1995	3,444	—	—	2,117	—	1,327	2,423,579
96	2,804	—	—	2,020	—	784	2,697,296
97	2,981	—	—	2,195	—	786	2,700,097
98	42,587	41,593	—	856	—	138	1,852,609
99	16,263	6,362	—	9,749	—	152	2,774,236

表-3 自動車1台当たり収益率

(単位: 万ウォン)

	1995	1996	1997	1998
国内3社	7.7	5.9	-3.4	-391.0
フォード	24.1	21.0	96.0	84.2
トヨタ	42.4	62.3	114.1	…
ホンダ	19.2	55.2	103.5	…

<http://seriecon.seri.org/search/rptivew?pub-ym>.

表-4 年度別従業員数

(単位: 名, 個)

区 分	1995	1996	1997	1998	1999	
従業員数	349,781	348,442	331,814	271,792	268,225	
業体数	1,383	1,358	1,339	1,166	1,109	
一業体の平均	252.9	256.6	247.8	233.1	241.9	
増 減	人 員	—	△1,339	△16,628	△60,022	△3,567
	%	—	△0.4	△4.8	△18.1	△1.3

従業員数で前年度を下回り、98年になるとすべての項目で前年度を下回ることとなる。この結果自動車生産順位は97年の世界第5位から98年には一挙に第8位にまで後退した。アジア通貨危機の影響が韓国自動車産業に深く刻み込まれていることが理解できる。もっとも金額ベースで見ると輸出額の落ち込みは、生産額の落ち込みと比較すると緩やかであることがわかる。

次に企業別自動車生産台数をみたのが表-2であるが、最大手の現代を筆頭に各社ともに98年の激しい落ち込み具合が理解できよう。この統計では99年が記載されているが、これで見ると各社ともに急速に通貨危機以前のレベルに回復してきていることがわかっていく。

生産台数の推移は上記の通りだが、問題はその収益性にある。自動車1台当たりの収益率をみた場合、表-3にみるように韓国国内3社（現代、起亜、大宇）は、フォード、トヨタ、ホンダと比較し著しく悪い。特に1997、98両年における韓国企業の収益率はマイナスを記録しており、98年はとりわけ収益率の悪化がはなはだしい。

3. 韓国自動車部品産業の概要

では、韓国の自動車産業を下支えしている自動車部品産業の実態をみてみることにしよう。

まず自動車部品産業事業体の事業体数、従業員、1企業当たり平均従業員数の推移を見てみることにしよう（表-4）。1995年から96年にかけて従業員数、事業体数は漸減、1企業当たり平均従業員数の漸増が見られたが、97年以降はすべての面で減少傾向に転じている。特にその減少の程度は97年において著しい。以下詳しくその内容を98、99両年に絞ってみたい。

まず1998年1,166事業体、99年1,109事業体の内訳から検討することとしよう。98年から99年にかけて57社の事業体が消えている。つまり4.9%のマイナスを記録しているのである。通貨危機以降の立ち直りと99年に入ってから不況の揺れ戻しが確認される（表-5）。

アジア通貨危機後の韓国自動車産業の再編過程

表-5 企業規模別業体数

(単位: 個, %)

区 分	1998			1999			増減率 (A/B)
	母企業納品	その他	計 (A)	母企業納品	その他	計 (B)	
大 企 業	54	—	54	57	—	57	5.6
中小企業	1,057	55	1,112	991	61	1,052	△5.4
合 計	1,111	55	1,166	1,048	61	1,109	△4.9

(注) 1. その他へは軍納, 市販, 輸出が含まれる。
2. 大企業の基準: 従業員 1,000 名, または資産総額 800 億ウォン以上の業体

表-6 従業員規模別業体数

(単位: 個)

従業員数	50 人以下	51~100 人	101~300 人	301~500 人	501~1,000 人	1,001 人以上	合 計
業体数	473	230	273	51	25	* 25	1,109
比率 (%)	小企業 (42.7%)	中企業/579 個の業体 (52.2)			大企業/57 個の業体 (5.1)		(100.0)

(注) * 表の 25 個の業体は資産総額が 800 億ウォンを超過したので大企業に分類した。

表-7 地域別業体数

(単位: 個, %)

区 分	ソウル	釜山	大邱	仁仙	光州	大田	蔚山	江原	京畿	慶南	慶北	全南	全北	清南	清北	合 計	
																	業体数
'98	業体数	69	110	80	89	65	11	43	4	290	185	72	9	50	64	25	1,166
	比 率	5.9	9.4	6.9	7.6	5.6	0.9	3.7	0.3	24.9	15.9	6.2	0.8	4.3	5.5	2.1	100.0
'99	業体数	70	89	86	88	51	9	43	6	260	181	73	8	48	74	23	1,109
	比 率	6.3	8.0	7.8	7.9	4.6	0.8	3.9	0.5	23.4	16.3	6.6	0.7	4.3	6.7	2.1	100.0

さらに詳しくその内容のみてみよう。同表で規模別を見た場合、同じ部品企業といった場合でも大企業と中小企業では違いがあることがわかる。つまり従業員 1,000 人以上、資産総額 800 億ウォン以上の事業体 (韓国ではこれ以上を大企業と称し、これ以下を中小企業と規定する) とそれ以下で分けた場合、大企業は 54 社から 57 社へと 5.6% の増加を示しているのに対して中小企業は 1,112 社から 1,052 社へと 60 社、5.4% の減少を示しているのである。つまり 98 年以降の韓国での不況の自動車部品産業への影響は、明らかに中小企業にきつことが判る。

それをさらに詳しく規模別で見ると表-6 の通りである。ここでは先の表-5 で 1999 年 1,109 社の内訳のうち中小企業として一括してきてきた企業規模をさらに中企業と小企業に分けている。韓国では中企業とは従業員 51 人以上 1,000 人未満を言い小企業とは従業員 50 人以下を言う。

これによれば、従業員 50 人以下は 473 社と全体の 42.7%, 約半分を占めている。そして従業員 51 人以上 1,000 人以下 (内 1,000 人以下でも資産総額 800 億ウォン以上の企業 25 社は中企業に分類している) が 579 社で 52.2%, 残りの中企業は 5.1% となっている。中小企業主体の産業構成が確認できよう。

次に表-7 に依頼しながら地域別の事業体数のみてみよう。98, 99 両年ともに京畿道に位置する企業が圧倒的で 24.9, 23.4% とそれぞれ 4 分の 1 弱を占めている。第 2 位の慶南を合わせると 40% 弱がこ

表-8 複数取引関係企業数

	1社	2社	3社	4社	合計
取引企業	570	158	80	57	865
%	65.9	18.3	9.2	6.6	100.0

表-9 完成車の会社別における協力業体の従業員数('99)

区 分	現 代	起 亜	大 宇	双 龍	合 計
業 体 数	346	385	402	221	1,354 (実数: 865)
従 業 員 数	144,993	149,971	135,673	103,696	534,333 (実数: 268,225)

の二つの地域に集中している。これにソウル、釜山などを加えると50%を超える。それは、現代、大宇、起亜といったアッセンブリー・メーカーがこの地域に集中していることと密接な関連をもっている。

ではこうした部品メーカーとアッセンブリーメーカーとの具体的関連はどうなっているのか。

部品企業がいくつのアッセンブリーメーカーと取引しているかを見たのが表-8である。

1社のみと取引している企業は570社で65.9%と全体の半数以上を占めている。2社と取引関係を持っているのが158社、18.3%で、3社が80社、9.2%で、4社つまり現代、起亜、大宇、双龍全部と取引関係を持っているのは57社、全体の6.6%にすぎない。

次に現代、起亜、大宇、双龍4社と部品メーカーとの関連を示したものが表-9である。協力業体数をみれば、表-9の通りであるが、現代、起亜と比較すると大宇の協力事業体は402社を数え他の2社を上まわっている。今回の大宇の閉鎖によりこうした関連企業は非常に大きな打撃を受けているのである。

おわりに

以上韓国語版自動車ハンドブックに依拠しながら韓国自動車産業の概観を試みた。現在韓国自動車産業は大きな転換期に直面しており、激動の時期は今後も続くことが予想される。今回は、今後の調査の前提として韓国語の習熟がなにもまして前提条件となるため入手したデータブックの翻訳作業から研究成果の発表を開始した。まさに辞書を引きながらの「50の手習い」である。これと関連し2001年1月に韓国の自動車産業調査のために短期間訪問した韓国での工場調査もいずれ発表したいと考えている。