

## 韓米 FTA 発効後のウォン高の影響による韓国メーカーの輸出動向

### はじめに

貿易を通じ海外市場に大きく依存してきた韓国は、2003年にFTAロードマップを策定し、FTAを通商政策の重要な一環と位置づけ積極的に取り組むように政策を転換した。このような韓国の方針転換の背景には、1990年代におけるEUの共同市場の成立、米国を含むNAFTA(North America Free Trade Agreement:北米自由貿易協定)の締結など、第2次世界大戦前のブロック経済と同様の大規模な地域主義(regionalism)の動きがあり、貿易立国を旨とする韓国にも大きな影響を与えた。また1997年に発生したアジア通貨危機により経済危機に陥り、98年にIMF等による緊急融資(合計約550億ドル、内IMF210億ドル)を受け入れたが、国内需要の鈍化は著しかった。低迷する国内需要に代わって、韓国経済の新たな成長のための原動力として対外貿易の重要性に注目が集まった。反面、WTOは、99年のシアトル会議の失敗と交渉決裂など、多国間合意の形成が難航しつつあった。このような状況は、韓国がそれまで顧みられることのなかったFTAへの戦略的な重要性を増す背景になっている。

2006年から5年間交渉して、2012年3月に発足した韓米FTAは、韓国経済を一段階アップグレードする契機になるという点で歴史的な意味がある。期待と懸念の中で発効した韓米FTAが1年を迎えた。グローバル経済危機後、伸びていた韓国の輸出が昨年、減少に転じたにも係わらず、米国向け輸出や貿易収支の黒字が大幅に伸びた主要な原因に韓米FTAが取り上げられるほど、同協定は韓国経済に大きく貢献している。しかし、最近、日本やEUなどが韓米FTAに攻撃的に乗り出しグローバル通商環境が急テンポで変わっている。また、ウォン高騰と円安状況、そして、その帰結としての韓国輸出産業の競争力低下で、輸出志向型の経済成長を追求してきた韓国経済も大きな打撃を受けている。このような状況で、FTAを通じた市場拡大が低成長の克服方策として提示されたが、一部では、韓米FTA以降の特定の時点での対米輸出の減少を事

例として提示し、FTA の効果が国内企業の輸出に影響を及ぼさないという主張もある。韓米 FTA の発効による関税引き下げ・撤廃が、韓国に及ぼす影響として経済全体をみなければならないが、単に自動車産業に求めてみると、2.5%の関税撤廃により、全販売量に占める韓国製車の比率が高い米国市場で韓国がメリットを享受する。また部品関税撤廃により、米国からの部品輸入比率が高い韓国メーカーの調達コストが低減し、価格優位性が強化されることになる。

FTA の経済的効果を短期間の貿易収支動向で分析するには限界があるが、本稿では、ウォン高・円安が進行している中での韓米 FTA の成果を考察し、今後の発展方向を展望してみようというところに目的がある。考察の順序は次のとおりである。まず、第 I では、最近の為替レートの動向とその原因について述べる。第 II では、韓米 FTA の発効から 1 年後の効果について分析を行う。ここでは、直近のデータを基に韓米 FTA の恩恵を受けた品目の中で、特に、自動車と自動車部品に焦点を絞って分析を行う。そして、第 III では、韓米 FTA の韓国自動車産業への影響について検討する。ここでは、韓国自動車産業の代表例として現代自動車グループを取り上げて分析する。おわりに、本稿で明らかになったことをまとめて、今後の望ましい発展方向について論じる。

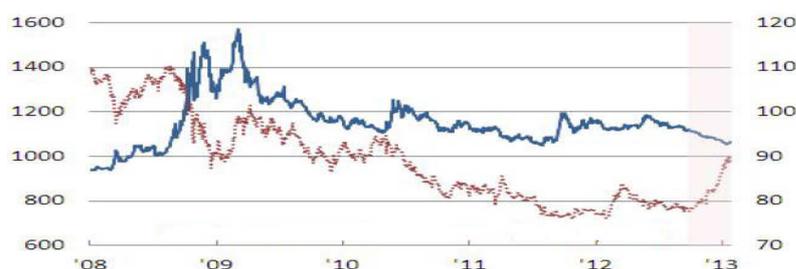
## **I 為替レートの動向と原因**

### **1 為替レートの動向**

世界的な金融危機の余波で国内の全般的な資金難により、ウォンのドルに対する為替レートは急騰したが、徐々に危機が落ち着いていくに従って、ウォンのドルに対する為替レートは下落した。最近のウォンのドルに対する為替レートは 2012 年 5 月以降下落傾向を持続していたが、安倍内閣の発足以降(2012 年 9 月 26 日)、5.1%切り上げられた。反面、世界的な金融危機の発生直後、安全資産を求める現象として円高が進み、この現象は長期間持続した。しかし、2012 年下半期から、円の価値が急速に下落し始めてドルに比べて 12.3%下落した。結果として同期間、ウォン/100 円の為替レ

トはウォン高と円安が重なり 19.8%の上昇になった(図 1 参照)。

図 1 ウォンと円の為替推移(単位：ウォン/ドル、円/ドル)



(注) ウォン/ドル (左) ——— 円/ドル (右) - - - - -  
 (出所) 韓国銀行 Economic Statistics System、<http://ecos.bok.or.kr>

## 2 ウォン高と円安の原因

### (1) 通貨政策

2012 年半ばから円相場は安倍内閣の積極的な通貨緩和政策により急激に下落している。世界各国が量的緩和や金利引き下げなどにより、無限の為替戦争を繰り広げているなかで、韓国銀行は、先進国が量的緩和を継続しているにも関わらず、2012 年 10 月以降、基準金利を凍結している。なお、世界経済の回復の鈍化に対する懸念が増加するにつれて主要先進国が量的緩和政策を発表したが、韓国銀行は二度の基準金利を引き下げるにとどまった。米国、日本など主要先進国が量的緩和政策を継続しているが、韓国銀行は世界経済の回復が緩やかになると予想し、基準金利の凍結基調を続けている。

表 1 主要先進国の量的緩和政策

(単位:%)

| 区分           | 米国<br>Quantitative Easing 3                    | EU<br>Outright Monetary Transaction) | 日本<br>Open-ended Asset Purchase Program |
|--------------|--|--------------------------------------|---|
| 規模<br>(発表時点) | MBS 毎月 400 億ドル<br>規模で買い取り<br>(2012 年 9 月 13 日) | 無制限<br>(2012 年 9 月 6 日)              | 無制限<br>(2013 年 1 月 22 日)                |
| 期間           | 無期間  | 無期限                                  | 無期限                                     |
| 基準金利         | 0-0.25%(2015 年まで)                              | 0.75%                                | 0-0.1%                                  |

(出所) 韓国銀行([www.ecos.bok.or.kr](http://www.ecos.bok.or.kr))データより作成。

### (2) 国際収支

日本の貿易収支は対欧州輸出の減少と LNG 輸入急増などで 2 年連続の赤字で、その

規模も拡大した。約 30 年間、貿易収支の黒字を続けてきた日本は、東日本大震災以降赤字に転落した。東日本大震災とタイでの洪水で被害を受けた生産設備が復帰され、自動車を中心とした対米輸出が拡大したにも係わらず、欧州などの景気低迷で輸出は減少した。しかし、輸入は東日本大震災の影響で原発の稼働が中断され、電力需要を火力発電で代替したため、LNG、原油など代替燃料の輸入を中心に増加した。貿易収支の赤字規模の拡大と経常収支が減少し、2012 年 11 月、日本の経常収支は 2,244 億円の赤字を記録し、2012 年 1 月以降 10 カ月ぶりに赤字に転じた。このため、日本の財政リスクが高まったことも円を好む傾向を弱体化させた。反面、韓国は世界的な金融危機以降も貿易収支と経常収支では黒字を継続しており、2012 年に国の信用格付けが上方修正されてウォン高の要因として作用した。同年韓国の貿易収支はウォン高と世界的な需要不振にも係わらず、285 億ドルの黒字で世界的な金融危機以降、4 年連続の黒字を記録した。対外経済環境が悪化した状況でも、韓国の経常収支は黒字幅を拡大した。輸出好調による貿易収支の黒字拡大により、経常収支はアジア通貨危機以降、14 年連続で黒字を記録しており、2012 年 11 月には 68.8 億ドルで史上最高値を記録した。なお、3 大国際格付け機関は、韓国経済の基礎経済環境が経済先進国に到達したと評価し、これにより韓国の国家信用格付けが上方修正されウォンの位相が一層強化された。

ウォン高は、韓国輸出品の価格競争力を弱めて、輸出にマイナスの影響を与えるが、輸入品の価格を下落させ、輸入を増加させると予想される。ただし、輸入品の価格弾力性の程度に応じて輸入増加の規模が決定される。反面、円安は日本と競争関係にある韓国商品の輸出を減少させるとみられ、日本から輸入する商品の価格を下落させると予想される。また、円の価値の下落は、韓国経済にとって、日本から輸入される中間財の米ドル表示価格の下落効果と輸出の悪化による中間財需要の減少により、全体の輸入を減少させると予測される。韓国の輸出企業は、短期的に為替レートの下落時には、輸出市場の価格に合わせて収益を犠牲にしている場合が多い。また、ウォン高

による輸出減少が円安の影響よりも大きくないと判断すると、輸出企業は為替レートの変動リスクを甘受していると判断することができる。この点、韓国の輸出企業の収益性を維持するためには、企業のコスト削減努力と政策当局の為替レートを安定させる努力が必要である。なお、為替レートの安定のためには先進国の通貨緩和に対応して金融緩和をすることや、金融政策の目標為替レートの安定よりも、物価の安定と金融安定を十分に考慮する必要がある。

## II 韓米 FTA の効果分析

### 1 対米貿易動向

韓国貿易協会によると、対米輸出は 2010 年以降、その割合はやや減少したが、依然として増加傾向は続いており、2013 年に入っても輸出は 2.4%の緩やかな増加傾向を実現している。反面、対米輸入は、金融危機の余波で 2009 年度も減少傾向は続いている。また、対米貿易収支は黒字が続いて増加しており、2012 年度に入ってから輸出増加と輸入減少に支えられ 151.8 億ドルの黒字を達成した。このため、2012 年の対米貿易収支の黒字は、2011 年の 116.4%億ドルより 35.4 億ドル増加した。具体的な内訳では、対米輸出は自動車、IT、石油製品、鉄鋼、機械など、主に工業製品であり、輸入は半導体と半導体製造用装置、精密化学原料など一部の最先端の製品と穀物類、畜産品、飼料などで構成されている。特に、2012 年では無線通信機器、半導体など一部 IT 製品と機械を除けば、大半の工業製品の輸入は大幅に減少している(表 2 参照)。

表 2 対米貿易動向 (単位：億ドル、%)

| 年度   | 2007 年          | 2008 年         | 2009 年           | 2010 年          | 2011 年            | 2012 年           | 2013 年<br>1~2 月 |
|------|-----------------|----------------|------------------|-----------------|-------------------|------------------|-----------------|
| 輸出   | 457.7<br>(6.0)  | 463.8<br>(1.3) | 376.5<br>(-18.8) | 498.2<br>(32.3) | 562.1<br>(12.8)   | 585.3<br>(4.1)   | 99.8<br>(2.4)   |
| 輸入   | 372.2<br>(10.6) | 383.6<br>(3.1) | 290.4<br>(-24.3) | 404.0<br>(39.1) | 445.7<br>(10.3)   | 434.4<br>(-2.8)  | 66.9<br>(-14.6) |
| 交易   | 829.9<br>(8.0)  | 847.4<br>(2.1) | 666.9<br>(-21.3) | 902.2<br>(35.3) | 1,007.8<br>(11.7) | 1,018.7<br>(1.1) | 166.7<br>(-5.2) |
| 貿易収支 | 85.5            | 80.1           | 86.1             | 94.1            | 116.4             | 151.8            | 32.9            |
| 増減額  | -9.8            | -5.3           | 6.0              | 8.0             | 22.3              | 35.4             | 13.8            |

(注) ( ) は前年同期対比増加率  
(出所) 韓国貿易協会対米貿易データより作成。

## 2 韓米 FTA 発効以降の全体的な動向

韓米 FTA 発効以降の 1 年間の対米輸出は前年同期比で 1.3% 増加した。反面、輸入は 8.9% 減少し、輸出の増加と輸入の減少により対米貿易収支は 49 億ドル増加の 165.7 億ドルを記録した。韓米 FTA が発効された 2012 年 3 月から 2013 年 2 月の対世界輸出伸び率を上回る成果を収めた。なお、韓米 FTA の発効日を基準とした 2012 年 3 月から 2013 年 2 月までの統計でも、対米輸出は 1.4% 増加し輸入は 9.1% 減少した(表 3 参照)。

表 3 韓米 FTA 発効以降の対米貿易状況 (単位: 億ドル、%)

|      | 2011.3~2012.2 月 |     | 2012.3~2013.2 月 |      | FTA 発効以降 |       |
|------|-----------------|-----|-----------------|------|----------|-------|
|      | 金額              | 増減率 | 金額              | 増減率  | 金額       | 増減率   |
| 輸出   | 580.0           |     | 587.7           | 1.3  | 570      | 1.4   |
| 輸入   | 463.2           |     | 421.9           | -8.9 | 399      | -9.1  |
| 貿易収支 | 116.7           |     | 165.7           | 42.1 | 172      | 39.1% |

(注) 前年度同期非増加率。

(出所) 韓国貿易協会、関税庁「韓国の対米貿易データ」より作成。

### (1) 輸出入の動向

韓米 FTA 発効以降、韓国は、全体の輸出が不振であるが、対米輸出は相対的に着実な増加傾向を継続している。2012 年 3 月から 2013 年 2 月までの対世界輸出は、前年同期比 2.0% 減少した。反面、対米輸出は 1.3% 増加した。同じ期間、最大の輸出相手国である中国への輸出は 0.7% 増加、対 ASEAN 輸出は 9.2% 増加の高い伸びを実現した。ところで、対日輸出と対 EU 輸出はそれぞれ 5.8%、10.3% 減少した。なお、主要新興国への輸出は、ロシアへの輸出が 7.8% 増加した一方、インドやブラジルへの輸出はそれぞれ 3.8%、17.3% 減少している(表 4 参照)。

表 4 韓国の主要国別輸出動向 (単位: 億ドル、%)

| 年度    | 2011 年 |      | 2012 年 |       | 2013 年 1 月~2 月 |      | 韓米 FTA 発効後<br>(2012.3~13.2) |        |
|-------|--------|------|--------|-------|----------------|------|-----------------------------|--------|
|       | 金額     | 増減率  | 金額     | 増減率   | 金額             | 増減率  | 金額                          | 増減率    |
| 世界    | 5552   | 19   | 5479   | -1.3  | 880            | 0.6  | 5484                        | -2.0%  |
| 米国    | 562    | 12.8 | 585    | 4.1   | 100            | 2.4  | 588                         | 1.3%   |
| 中国    | 1342   | 14.8 | 1343   | 0.1   | 218            | 7.5  | 1358                        | 0.7%   |
| ASEAN | 718    | 35   | 791    | 10.2  | 127            | 7.4  | 801                         | 9.2%   |
| EU    | 557    | 4.1  | 494    | -11.4 | 76             | -9.8 | 485                         | -10.3% |
| 日本    | 397    | 40.8 | 388    | -2.2  | 64             | -5.4 | 384                         | -5.8%  |

|      |     |      |     |      |    |       |     |        |
|------|-----|------|-----|------|----|-------|-----|--------|
| インド  | 127 | 10.7 | 119 | -5.8 | 19 | -0.7  | 119 | -3.8%  |
| ロシア  | 103 | 32.8 | 111 | 7.7  | 18 | 13.7  | 114 | 7.8%   |
| ブラジル | 118 | 52.5 | 103 | -13  | 14 | -45.6 | 97  | -17.3% |

(注) 増加率は前年同期対比増加率。

(出所) 韓国貿易協会、関税庁「輸出データ」より作成。

韓米 FTA が発効された 2012 年 3 月以降、韓国全体の輸入規模は縮小しているが、対米輸入はより大幅に減少した。2012 年 3 月から 2013 年 2 月までの韓国の対世界輸入は 3.4% 減少し、対米輸入はこれより減少幅が大きく前年比 8.9% 減少した。同期間、主要資源の輸入相手で、主に原油を輸入している GCC 諸国からの輸入は 4.8% 増加し、天然ガスを輸入する対ロシアの輸入は 1.1% 減少した。鉄鉱有煙炭などを輸入している対豪輸入は 15.9% 減少した。主な輸入相手である中国、日本からの輸入はそれぞれ 7.3%、7.9% 減少した。

一方、韓米 FTA の発効以降、対米、対中、対 ASEAN との貿易黒字が大幅に拡大し、これに伴って対世界貿易収支も前年同期比 67.6% 増加の 319.1 億ドルを記録した。2012 年 3 月から 2013 年 2 月までの対米貿易は前年同期比 48.9% 増加で 165.7 億ドル、対中貿易は 71.1% 増加で 551.8 億ドル、対 ASEAN 貿易は 81.0% 増加で 283.1 億ドルを記録した。反面、同期間、対 GCC 貿易は 848.9 億ドルを記録し、対 EU の貿易収支も財政危機の影響で輸出が減少した(表 5 参照)。

表 5 韓国の主要国別貿易収支動向 (単位: 億ドル、%)

| 相手国   | 2011 年 |        | 2012 年 |       | 2013.1~2 月 |       | 韓米 FTA 発効後<br>(12.3~13.2 月) |       |
|-------|--------|--------|--------|-------|------------|-------|-----------------------------|-------|
|       | 金額     | 増減率    | 金額     | 増減率   | 金額         | 増減率   | 金額                          | 増減率   |
| 世界    | 308.0  | -103.7 | 282.9  | -25.2 | 25.2       | 36.2  | 319.1                       | 67.6  |
| 米国    | 116.4  | 22.3   | 151.8  | 35.5  | 32.9       | 13.8  | 165.7                       | 48.9  |
| 中国    | 477.5  | 24.9   | 535.4  | 57.9  | 89.9       | 16.4  | 551.8                       | 71.1  |
| ASEAN | 186.8  | 95.8   | 271.7  | 84.9  | 41.2       | 11.4  | 283.1                       | 81.0  |
| インド   | 47.6   | -10.0  | 50.0   | 2.4   | 6.5        | -2.3  | 47.8                        | 0.6   |
| ブラジル  | 54.8   | 24.4   | 42.0   | -12.8 | 5.0        | -0.9  | 41.1                        | -8.6  |
| ロシア   | -5.5   | 15.9   | -2.6   | 2.9   | 0.7        | 3.9   | 1.3                         | 9.5   |
| EU    | 83.0   | -64.8  | -10.0  | -93.1 | -11.2      | -14.9 | -24.9                       | -77.7 |
| 日本    | -286.4 | 74.8   | -255.7 | 30.7  | -36.0      | 5.8   | -249.9                      | 30.5  |
| GCC   | -781.9 | -242.5 | -851.9 | -70.0 | -153.7     | 3.0   | -848.9                      | -22.9 |

(注) 増減額は前年同期対比増減額。

(資料) 韓国貿易協会、関税庁より作成。

## (2) 韓米 FTA の輸出拡大効果分析

韓米 FTA の効果をより詳細に分析するためには、韓国の輸出の面よりも、米国の輸入の面で FTA の効果を確認する必要がある、特に米国市場での競争国との比較で相対的な効果を確認することが重要である。この点、韓米 FTA において米国側の開放案は、米国の HS コード 8 桁(HTSUS)<sup>1)</sup>を基準に作成されているため、韓国の輸出統計 HSK コード 10 桁では、その品目の関税が引き下げられた恩恵品目か否かの正確な判断が難しい。このため、本稿では米国側の HS コードで作成された米国側の輸入統計を、韓米 FTA の米国側の公表資料と関連させて、品目別に韓米 FTA により関税引き下げが行われたかどうかを判断する。また米国市場の需要の変化を反映するための枠組みを活用して米国全体の輸入を検討し、さらに米国市場内での競争国(日本、中国、台湾)にもこれを適用して FTA の相対的な有効性を分析する。

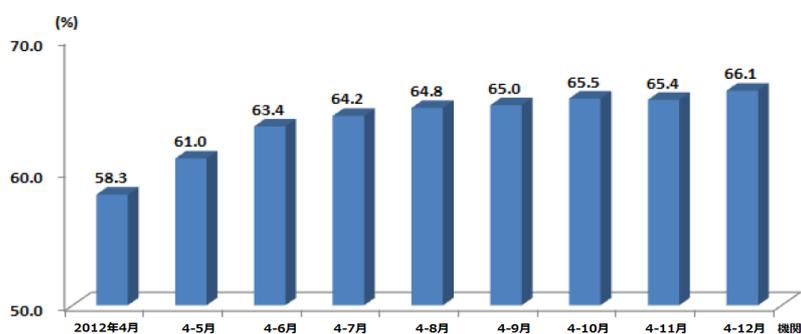
ところで、韓米 FTA 発効後、米国の対韓輸入品目は大幅に関税を引き下げる FTA 関税品目と非関税品目に分類できるが、この点、FTA 関税品目は、2012 年 3 月 15 日、韓米 FTA 発効を起点に米国の対韓国の輸入時の関税が引き下げもしくは撤廃された品目群である。他方、FTA 非関税品目には、無関税品目も含まれるが、一定期間にわたり関税が維持されている品目で、韓米 FTA 発効後にも米国の対韓輸入時に関税の変化がない品目群である。HS8703 号に属する乗用車や HS8704 号の貨物自動車<sup>2)</sup>は、一定の期間、米国側の輸入関税を維持した後、一定期間が過ぎた後に関税を撤廃する項目であるため、現時点では FTA 非関税品目に該当する。ところで、景気低迷の長期化で韓国の輸出環境が悪化している状況下で、2012 年 3 月から 12 月までに FTA 関税品目の輸出が 14.6%増加した。反面、同期間での FTA 非関税品目の輸出は 2.9%減少した。この点、FTA 関税品目と非関税品目の相反した輸出成果により、韓米 FTA の関税撤廃効果が韓国の輸出に肯定的な役割を果たしたと考えられる。また、韓米 FTA の米国側の開放案を米国輸入市場で競争している主要国との貿易と比較して、FTA 関税品目別の輸出成果(米国の輸入実績)を分析した結果、FTA 関税品目群では韓国の対米輸出の

成果が相対的に大きかった。FTA 関税品目群の場合、韓米 FTA 発効以降の対米輸出(米国の対韓国輸入)は前年同期比で 14.6%増加し、同一期間での同一品目では日本の対米輸出(米国の対日本輸入)は 13.0%、中国は 6.9%、台湾は 8.5%増加し、韓国の輸出増加幅が最も大きい。反面、同期間 FTA での関税品目に対する米国側の輸入規模は 0.4%減少した。

### 3 韓米 FTA の活用比率

韓国の貿易総合支援センターは、累積金額を基準として韓米 FTA の活用比率(大企業・中小企業を含む)を分析している。その分析によると韓米 FTA の活用比率は 2012 年 4 月に(58.3%)から 12 月までに累積平均が 66.1%まで増加しており、徐々に増加傾向であると評価している(図 2 参照)。

図 2 韓米 FTA 活用比率 (単位：%)



(出所) 韓国貿易総合支援センターより作成。

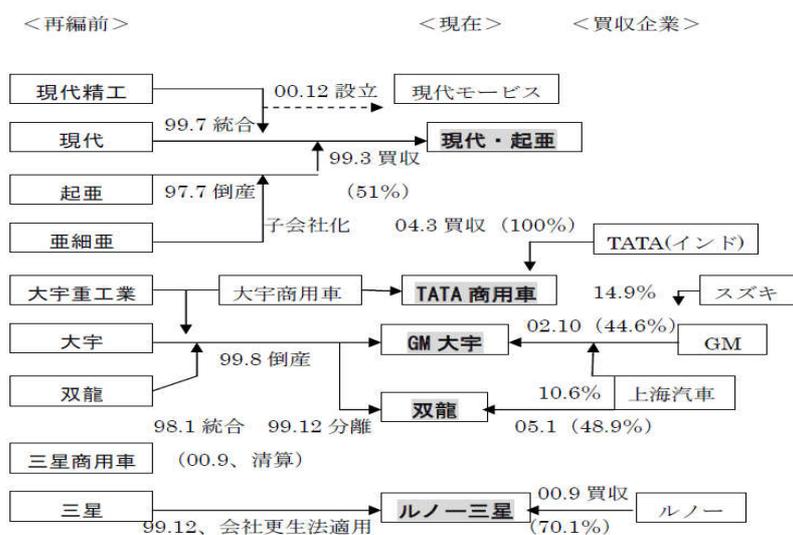
## Ⅲ 韓米 FTA の自動車産業への影響

### 1 韓国自動車産業の概要

韓国自動車産業は、海外市場開拓による輸出拡大と内需拡大を背景に、80年代以降、順調に成長していたが、1997年のアジア通貨危機により内需が崩壊し、多くの自動車メーカーが業績不振に陥った。同年の7月に韓国の大手の一角である起亜自動車が倒産し、大宇自動車も99年8月に経営危機が表面化した。サムスン・グループの自動車メーカーであったサムスン自動車も多額の負債を抱え、同年9月に法廷管理下に置か

れた。この点、政府主導による財閥解体の動きもあり、韓国自動車業界では、完成車メーカーを中心に大規模な再編が行われた。現代自動車は起亜自動車を買収し、大宇、双龍、サムスン自動車はそれぞれ外国資本の傘下に入った。その結果、韓国の完成車メーカーは全 9 社から 4 社に再編され、しかも、唯一韓国資本による自動車メーカーは、現代自動車の 1 社だけになった(図 3 参照)。

図 3 韓国自動車産業の再編



(出所) 韓国自動車工業協会。

現代自動車は、アジア通貨危機で破綻した起亜自動車を買収、傘下に収め、2000 年に後継者争いから現代グループを離脱した<sup>3)</sup>。なお、自動車関連企業を統合して現代自動車グループを結成し、韓国国内では現代・起亜グループとしてシェア 7 割を超える安定した経営基盤を確立している。

1967 年に現代グループの一角として設立された現代自動車は、三菱自動車との連携により技術を吸収・発展させ、76 年には韓国発の国産モデル「ポニー」を生産、91 年には韓国メーカーとしては初めてガソリンエンジンの開発に成功するなど、韓国自動車産業をリードしてきた。FOURIN の「世界自動車市場調査」によれば、98 年には販売台数で、世界第 16 位に過ぎなかった現代自動車は、2012 年時点で世界第 5 位の自動車メーカーに成長している。現代自動車が世界第 5 位の自動車メーカーになったの

は、海外販売台数を大きく伸ばしたからに他ならない。現代自動車は、国内市場が小さい上に伸び悩んでいることから、グローバル競争に勝ち抜くためには海外展開が必須と考えた。なお、為替変動による収益のぶれを少なくする観点から 90 年代後半以降、海外生産を本格化させた。97 年トルコ、98 年インド、2002 年に中国(北京汽車と合併)で現地生産を開始した。その後 08 年にインドと中国第 2 工場、09 年にチェコの工場が相次いで稼働した。さらに、11 年にロシア、12 年に中国第 3 工場、ブラジル工場を稼働するなど、海外現地生産を急速に展開している。現代自動車グループに属する起亜自動車も、2005 年に中国の東風汽車との合併による現地生産を開始した。さらに 07 年にはスロバキアでの現地生産、09 年には米国での現地生産を開始した。特に、今後グローバルビックを目指している現代自動車グループにとって、主要先進国である米国とヨーロッパ、そして、最大新興市場である中国とインドでの市場開拓を可能にする生産拠点が確保されたことは非常に大きい意味を持つ。

## 2 韓国自動車産業の生産・輸出・販売分析

韓国自動車産業協会の「メーカー別・車種別生産台数のデータ」を用いて、国内生産台数を分析してみると、現代が前年比 0.7%増加の 190 万 5,261 台、起亜が 0.1%増加の 158 万 5,685 台となっており、2 社の生産台数の合計は国内生産シェア 70%超を占める事実上の寡占市場になっている。その他では、双龍が前年比 5.2%増加(11 万 9,142 台)したが、韓国 GM(ゼネラルモーターズ)は前年比 3.1%(78 万 5,757 台)減少した。また、ルノーサムスンも内需不振や輸出量減少などが原因で前年比 37.0%(15 万 3,981 台)減少している。

輸出の動向をみると、リーマンショック後の世界的な景気後退により 2009 年は著しく落ち込んだものの、その後は 2010 年に前年比 29.0%、2011 年に 13.7%、2012 年に 10.4%増加と、比較的堅調に推移している。この要因としては、FTA 発効にもとづく輸出促進効果、韓国メーカーによる積極的な市場開拓、品質ならびにデザインの向上

などが指摘できる。メーカー別では、現代が前年比 3.1%増加の 124 万 2,083 台、起亜が 2.4%増加の 110 万 2,004 台を記録しているが、韓国 GM は 0.1%減少している。

なお、国内の自動車販売(輸入車を含まない)台数は、2009年に景気対策の一環として自動車購入促進策が実施されたため前年比20.7%増加したが、2011年から販売が低迷している。自動車販売の低迷には、インフレと景気停滞による消費心理の買い控え、家計負債の増加、ガソリン価格の高騰などが影響している。

一方、韓国輸入自動車協会によると、2012年の輸入車販売台数は、前年比24.6%増加の13万858台を記録している。韓国国内で輸入車の市場規模は依然として小さいものの、着実に拡大して2011年、国内乗用車市場(国産車と輸入車の合計)に占める輸入車の比率が10.0%と、初めて2桁台に達している。輸入車の販売増加は、高所得者層の増加、世界各国とのFTA発効による価格引き下げの効果などが主な要因である。ブランド別では、BMW、ベンツ、フォルクスワーゲン(VW)、アウディなどのドイツ製が上位を占めており、その中でもVWが47.9%増加、アウディが46.2%増加と高い伸びを示している。このように欧州車のシェアが上昇している要因に、韓国とEUのFTA発効後、大型車に対する関税率が引き下げられたことや欧州の景気が悪化したため、高級車ニーズのある韓国市場での販売に力を入れたこと、また若年富裕層を中心に、欧州車に対する人気が増したことがある。日本製は、ホンダが25.1%増加の3,944台、レクサスが21.0%増加の4,976台、トヨタが1万795台を記録している(表6参照)。

ところで、2012年の韓国自動車メーカーの海外生産は、順調に伸びて現代が前年比14.4%増加の249万7,317台、起亜が18.7%増加の113万8,150台を海外で生産した。特に、最大の自動車市場である中国での伸びが著しくそれぞれ15.0%、12.7%増加している。

表6 韓国輸入車市場におけるブランド別輸入車販売台数（単位：台、%）

| ブランド    | 2011年   | 2012年   | 前年比   |
|---------|---------|---------|-------|
| アウディ    | 10,345  | 15,126  | 46.2  |
| BMW     | 23,293  | 28,152  | 20.9  |
| ベントレー   | 102     | 135     | 32.4  |
| キャデラック  | 752     | 475     | 36.8  |
| クライスラー  | 3,316   | 4,123   | 24.3  |
| フォード    | 4,184   | 5,126   | 22.5  |
| ホンダ     | 3,153   | 3,944   | 25.1  |
| インフィニティ | 2,152   | 1,103   | 48.7  |
| ジャガー    | 1,016   | 1,197   | 17.8  |
| ランドローバー | 1,383   | 1,916   | 38.5  |
| レクサス    | 4,111   | 4,976   | 21.0  |
| 三菱      | 34      | 81      | 138.2 |
| 日産      | 3,802   | 2,398   | 36.9  |
| トヨタ     | 5,020   | 10,795  | 115.0 |
| VW      | 12,436  | 18,395  | 47.9  |
| その他     | —       | —       | —     |
| 合計      | 105,037 | 130,858 | 24.6  |

（出所）韓国輸入自動車協会より作成。

### 3 韓米 FTA の乗用車への影響

乗用車の関税引き下げは、米国の場合(韓国の対米輸出の時に適用)現行関税 2.5%を発効後 4 年間維持して 5 年目の 2016 年 1 月 1 日から撤廃することになっており、現在は韓米 FTA 非関税品目に該当する。韓米 FTA の関税撤廃期間が猶予されたにもかかわらず、韓国乗用車の対米輸出は 2011 年 30.5%、2012 年 19.5%から、FTA 発効以降に 20.6%へ回復した(表 7 参照)。

表 7 乗用車 (HS8703) の対米輸出動向 (単位：百万ドル、%)

| 輸入国 | 2011 年 |      | 2012 年 |      | 韓米 FTA 発効以降<br>2012 年 3 月～2013 年 1 月 |      |
|-----|--------|------|--------|------|--------------------------------------|------|
|     | 金額     | 増加率  | 金額     | 増加率  | 金額                                   | 増加率  |
| 米国  | 8,632  | 30.5 | 10,313 | 19.5 | 9,778                                | 20.6 |

（出所）韓国貿易協会対米輸出貿易データより作成。

反面、韓国の場合(米国の対韓輸出の時に適用)現行関税 8.0%を韓米 FTA が発効した 2012 年 3 月から 4.0%に引き下げ 4 年間維持して、5 年目になる 2016 年 1 月 1 日に撤廃することになっており、現在、米国製の乗用車を韓国に輸出する場合 4.0%の関税を引き下げている。実際に輸入車を好む傾向の拡大化と韓米 FTA の効果に支えられ、韓米 FTA 発効以降、対米乗用車の輸出は前年同期比 99.7%で大幅に増加している。

表 8 乗用車(HS 8703)の対米輸入動向(単位：百万ドル、%)

| 輸入国 | 2011年 |      | 2012年 |      | 韓米 FTA 発効以降<br>2012年3月～13年1月 |      |
|-----|-------|------|-------|------|------------------------------|------|
|     | 金額    | 増加率  | 金額    | 増加率  | 金額                           | 増加率  |
| 全体  | 3629  | 25.0 | 4567  | 25.9 | 4353                         | 32.4 |
| 米国  | 347   | 21.5 | 685   | 97.3 | 679                          | 99.7 |

(出所) 韓国貿易協会対米輸入貿易データより作成。

米国製の輸出拡大に支えられ韓国の乗用車の輸入市場で米国製が占めるシェアも FTA 発効以降、15.6%まで拡大し日本製を逆転している。日本製は東日本大震災と韓米 FTA の影響で縮小した。なお、EU 製も優位を占めていたが、韓米 FTA の影響で縮小している(表 9 参照)。

表 9 乗用車(HS 8703)の国家別輸入市場シェア(%)

| 輸入国 | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 12.3月～13.1月 |
|-----|-------|-------|-------|-------------|
| 米国製 | 9.9   | 9.6   | 15.0  | 15.6        |
| 日本製 | 18.7  | 11.7  | 10.4  | 10.7        |
| EU製 | 67.6  | 73.9  | 71.2  | 70.4        |
| 他   | 3.8   | 4.8   | 3.4   | 3.3         |
| 合計  | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0       |

(出所) 韓国貿易協会輸入統計データより作成。

乗用車と商用車を含む自動車全体(台数ベース)としても FTA 発効以降、米国製の輸入増加率は 111.7%で、日本製(27.6%)、ドイツ製(31.3%)を大幅に上回っている。また、FTA 発効以降、米国製の輸入は 28,043 台を記録しており、日本製の販売台数 19,588 台を大幅に上回っている<sup>4)</sup>(表 10 参照)。

表 10 自動車の主要国別輸入動向(台数ベース、商用車含む) (単位:台)

| 輸入国  | 2010年   | 2011年   | 2012年   | 12.3～13.1月 | 12.3～13.1月<br>(増加率) |
|------|---------|---------|---------|------------|---------------------|
| 米国製  | 13,356  | 13,669  | 28,361  | 13,241     | 28,043 (111.7%)     |
| 日本製  | 23,622  | 17,852  | 19,171  | 15,355     | 19,588 (27.6%)      |
| ドイツ製 | 48,786  | 65,233  | 79,740  | 58,057     | 76,211 (31.3%)      |
| 他    | 19,213  | 20,838  | 27,135  | 20,523     | 25,129 (22.4%)      |
| 合計   | 104,977 | 117,592 | 154,407 | 107,176    | 148,971(39.0%)      |

(出所) 自動車工業協会。

#### 4 韓米 FTA の自動車部品産業への影響

##### (1) 韓国の自動車部品メーカーの概要

韓国自動車産業は、発展の初期段階から主要革新部品の輸入による完成車産業を中心に発展してきたため、部品産業の発展が遅れたが、1980年代以降、完成車産業の急

速な発展が部品産業の発展を牽引する形式で、部品産業の基盤が強化されてきた。韓国部品産業の場合、1990年代後半からの部品産業の再編と外国部品メーカーの進出などにより、国内部品メーカーの大型化・専門化が急速に進んできた。外国部品メーカーの進出の拡大に伴って先進国自動車メーカーへのOEM部品の納入が増加し、韓国の部品メーカーも大手外資系メーカーのグローバル・調達ネットワークへ編入されつつあった。この点、競争力の劣る一部の部品メーカーは淘汰される他なかった。実際にアジア通貨危機とその克服過程を通じて、韓国自動車・同部品企業は大なる変貌を遂げてきたが、再生の道を歩み始めた自動車メーカーに部品を供給してきた自動車部品企業もその例外ではなかった。アジア通貨危機という最悪の不況の中で、競争力のない企業は淘汰され、競争に打ち勝った勝ち組企業はその規模を拡大し、技術力をアップして海外展開を本格化させ始めた自動車メーカーのニーズに応えるために米国、中国、インドなどへ企業進出を開始し始めた。

自動車部品産業の貿易成果を見ると、通貨危機以前の1996年までには膨大な貿易赤字を記録していたが、1998年から黒字に転換し、2000年代に入ってから自動車部品の貿易収支の黒字が急速に拡大している。部品産業の輸出急増の主な要因は、韓国自動車メーカーの海外現地生産の本格化に伴い進出先への部品輸出の急増である。自動車部品産業の貿易特化指数もこのような貿易収支の動きを反映して、2000年代に入ってから急速に改善され始めた。自動車メーカーの生産の拡大、特に2000年代以降の海外生産の強化という戦略が部品の生産および輸出の増加をもたらし、ひいては部品産業全体の発展を牽引してきたという側面が強いと思われる。

## (2) 韓国の部品メーカー3社の比較

現代自動車グループでは、先進国においては品質水準の高さを求めて各国の主要部品メーカーからの調達比率を高め、新興国においては主にローコストと安定品質の両立を求めて系列サプライヤーからの調達を行うという調達戦略を展開している。現代

自動車グループの現地化は、大手の系列部品メーカーを伴った進出形態をとっている。現代自動車グループの生産構造はかなりモジュール化が進んでおり、このモジュール化の最先端を走っているのが現代自動車で、現代モービスが韓国自動車部品産業を取りまとめ、現代自動車と起亜自動車への部品納入を実施している。現代グループの最大の系列部品メーカーである現代モービスの前身は、1997年に創立された現代精工にある。89年に自動車組立に参入したが、アジア通貨危機でこの部門から撤収し99年からモジュール部品事業を開始し、2000年に社名を現代モービスに変更した。その後、2000年11月にカスコ天安工場、2002年8月萬都平沢のシャシモジュール部門、萬都龍仁のシャシモジュール工場を買収し、天安工場のアッセンブリーラインへのシャシモジュール、コックピットモジュール納入を開始した。さらに、2004年には北京現代汽車にシャシモジュールとトランスミッションを供給するための工場を建設した。また、米国、中国、インド、スロバキア、チェコ、ロシアに海外生産拠点をもち、現代自動車グループが現地生産に進出する際には、その近隣に必ず現代モービスの工場が建設されるなどの密接した関係を保ってきた。

萬都は韓国最大のシャシー関連部品メーカーで、現代自動車グループの事業展開に合わせて、同社も韓国以外に米国、中国、インド、トルコなどグローバルな生産拠点の構築を進めてきた。現代自動車グループ向けの納入を主に行ってきたため、韓国以外にも米国、中国、インド、トルコなどに生産拠点をもっている。その他、ハンラコンゾもグローバル部品メーカーのベースを備えている。

表 11 韓国部品メーカー3社の比較

| 特徴                  | 現代モービス   | 萬都                          | ハンラコンゾ                         |
|---------------------|--|-----------------------------|--------------------------------|
| 売上高及びグローバル順位        | 売上高 112 億ドル<br>(12 位)                              | 売上高 21 億ドル<br>(61 位)        | 売上高 17 億ドル<br>(70 位)           |
| Captive Market 内の位置 | 海外事業投資回収期入り：インド・中国（2008 年）、米国（2010 年）ヨーロッパ（2011 年） |                             |                                |
| 製品                  | 核心部品：シャシー、ランプ、安全性、利便性、マルチメディア                      | シャシー、ランプ、安全性、利便性、マルチメディア電装品 | 単一品目としては不利（ハイブリッド、電気自動車空調システム） |
| 販売先の多様化             | 海外市場の生産設備や部品調達ネットワークの構築を完了                         |                             |                                |

|  |                     |  |                                      |
|--|---------------------|--|--------------------------------------|
|  | クライスラー：<br>連結売上の 4% | GM:連結売上の<br>19.4%<br>フォード：連結売上の<br>0.6%<br>クライスラー：連結<br>売上の 0.4% | フォード：<br>連結売上の 18%<br>熱交換機は米国で<br>製造 |
|--|---------------------|--|--------------------------------------|

(出所) 各自動車産業会より作成。

### (3) 韓米 FTA の自動車部品産業への影響

韓米 FTA の発効で自動車部品の関税 2.5%が即時撤廃されることにより、FTA 関税品目を中心に自動車部品の対米輸出(米国の対韓輸入)が大幅に増加した。韓米 FTA が発効した 2012 年 3 月から 12 月の自動車部品の中で FTA 関税品目の輸出は前年に比べ 25.5%増加した(表 12 参照)。具体的な品目では、車体部分品であるギアボックス及びその部分品などがある。ロードホイールなどの自動車部品は、韓米 FTA の関税撤廃の効果により、韓米自動車部品の輸出をリードした。一部のギアボックスと排気管、車軸、エアバッグ、懸濁液などは FTA 発効以前には輸出が大きくなかったが、韓米 FTA が発効された 2012 年 3 月を起点に、韓米輸出が大幅に増えて、高い輸出増加率を記録した。これら商品は、韓米 FTA の発効が輸出拡大に直接的なきっかけになったと判断される(表 13 参照)。

表 12 米国の対韓自動車部品輸入動向 (単位：%)

|           | 2011 年 | 2012 年 | FTA 発効以後 (2012 年 3 月～12 月) |         |
|-----------|--------|--------|----------------------------|---------|
|           |        |        | 金額 (億ドル)                   | 増減率 (%) |
| FTA 関税品目  | 30.6   | 38.1   | 32.7                       | 25.5    |
| FTA 非関税品目 | 0.4    | 0.4    | 0.3                        | -6.9    |
| 自動車部品全体   | 31.0   | 38.5   | 33.0                       | 25.0    |

(出所) 韓国貿易協会、US ITC、韓米 FTA 協定文自動車部品データより作成。

表 13 米国の対韓自動車部品品目別輸入動向

| HTSUS    | 商品名 (略)                 | 分類      | 基準関税 (%) | FTA 関税率 (%) | 米国の対韓輸入 (百万ドル、%) |        |                 |       |
|----------|-------------------------|---------|----------|-------------|------------------|--------|-----------------|-------|
|          |                         |         |          |             | 2011 年           | 2012 年 | 2012 年 3 月～12 月 |       |
|          |                         |         |          |             | 金額               | 金額     | 金額              | 増加率   |
| 87082950 | Other                   | 車体部品    | 2.5      | 0           | 588.1            | 779.7  | 680.6           | 33.5  |
| 87084011 | 8701.20<br>8702<br>8703 | ギアボックス  | 2.5      | 0           | 90.2             | 255.3  | 227.1           | 167.0 |
| 87089450 | For the vehicles        | 運転台     | 2.5      | 0           | 129.3            | 188.7  | 161.9           | 43.8  |
| 87087045 | Road wheels             | ロードホイール | 2.5      | 0           | 136.6            | 173.9  | 141.6           | 21.8  |

|          |   |              |     |   |       |      |      |          |
|----------|---|--------------|-----|---|-------|------|------|----------|
| 87084075 | Other                                   | ギアボックス<br>部品 | 2.5 | 0 | 66.1  | 92.2 | 83.5 | 60.8     |
| 87084050 | For other<br>vehicles                   | ギアボックス       | 2.5 | 0 | 0.002 | 94.9 | 94.9 | —        |
| 87089275 | Other                                   | 排気管          | 2.5 | 0 | 0.37  | 41.4 | 40.7 | 11,043.1 |
| 87085099 | Other                                   | 車軸           | 2.5 | 0 | 3.6   | 31.9 | 30.8 | 852.8    |
| 87089505 | Inflators and<br>Modules for<br>airbags | エア<br>バック    | 2.5 | 0 | 4.2   | 18.7 | 16.8 | 419.1    |
| 87088013 | McPherson<br>struts                     | 懸濁液          | 2.5 | 0 | 2.9   | 15.1 | 13.6 | 407.6    |

(注) 米国の HTSUS コード 8 単位基準。

(出所) 韓米 FTA 協定文、韓国貿易学会、外交通商部。

## おわりに

以上、本稿では 2012 年 3 月に発効した韓米 FTA が韓国の輸出入、特に韓国の自動車産業にどのように影響を与えているかという視点で、直近のデータを基に分析を行った。分析の結果、韓米 FTA の発効以降、過去 1 年間の対米輸出は前年同期比 1.3% 増加、対米輸入は 8.9% 減少したことが明らかになり、輸出の拡大と輸入の減少に支えられ、対米貿易黒字は前年同期比 49 億ドル増加の 165.7 億ドルを記録した。同期間の対世界輸出は前年同期比 2.0% 減少で、輸入は 3.4% 減少した。世界的な景気低迷の影響で韓国の輸出環境がますます厳しくなる状況下で、韓米 FTA が支えになって対米輸出は相対的に安定した増加傾向を実現したともいえる。

韓米 FTA 関税品目別での対米輸出の成果を分析した結果、韓米 FTA 関税品目の輸出が大幅に増加しており、日本、中国、台湾などの主要競争国の成果を上回ることが確認された。なお、韓米 FTA の発効以降、韓米 FTA 関税品目の対米輸出は前年に比べ 14.6% 増加し、非関税品目は 2.8% 減少した。

乗用車の場合、韓国の輸入市場の内、米国製の車のシェアは 2011 年時点で 9.6% を記録したが、2012 年 3 月から 2013 年 1 月には 15.6% に急増し FTA 発効により、輸入車の市場規模が小さい韓国国内市場でも変化が生じている。

韓国自動車産業の国際競争力の源泉は価格競争力であるともいえる。このような価格競争力は主に部品メーカーでの低資金、非正規社員の活用などによって支えられてきた<sup>5)</sup>。もう一つコスト削減に大きく貢献しているのがモジュール納入の拡大である。現代・起亜自動車の場合、多くの主要モジュールを関連会社<sup>6)</sup>である現代モービスに集

中的に発注している<sup>7)</sup>。現代自動車グループとしてはモジュール化によって多くの生産工程を部品メーカーに委託することで、部品メーカーの低賃金を活用したコスト削減が可能になる<sup>8)</sup>。

また、価格競争力に大きく影響を及ぼすのが為替レートである。国内市場が限られている韓国の輸出依存度は非常に高い。輸出依存度が高いことは、世界経済の動向の影響を受けやすく、リーマンショックのような海外の需要ショックに対しては弱いことを示唆している。韓国の自動車輸出はリーマンショック後、景気の後退により 2009 年に著しく落ち込んだものの、2010 年からは比較的堅調に推移している。ウォン安、新興国の成長持続などの複数の要素が加わって高い価格競争力を生みだしてきたが、2012 年半ばから急激なウォン高で価格競争力が急速に弱まっている厳しい環境の中で、韓米 FTA の効果は非常に大きくなるものと考えられる。米国市場では現代・起亜、両ブランドともに、全販売に占める韓国生産車の割合が大きい。米国の 2.5%の関税は、関税率そのものは低いものの、現代自動車グループにとってある程度の撤廃効果があるものと推測される。また自動車部品関連品目に対する関税撤廃は、韓国の部品メーカーの輸出増加のみならず、米国での現地生産向けの部品供給にとっても恩恵をもたらし、結局は現地生産車のコストを引き下げる効果をもたらすのである。

やや中長期の観点から見ると、韓国の自動車産業は今後厳しい国際競争に巻き込まれることが考えられる。ウォン高・円安の現状の中で、今後現代自動車グループの海外現地生産を本格化すると、日米欧の自動車メーカーと同じ市場で同様の条件のもとに生産・販売することになる。すなわち、有利な為替レートや人件費の格差による価格競争力のメリットなしの同等の条件で競争することになる。現代自動車グループとしてはこれからがグローバル競争の下での真の国際競争力が問われると考えられる。なお、韓米 FTA の関税引き下げの効果により、輸入車への需要も高まると思われるが、輸入を規制するのではなく、積極的に輸入車との競争を通じて韓国車の品質向上を図るべきである。

## 注

1) アメリカ公衆国統一商品名やコードシステム(HTSUS: Harmonized Tariff Schedule of the United States)。

2) 米国は現行関税 25%を、発効 8 年目から 2 年間均等撤廃し(関税引き下げ回数 3 回)、発効後 10 年目に完全撤廃。

3) 1998 年 12 月現代・起亜自動車の合併が成立して現代・起亜車グループが誕生した。その背景には、1990 年代後半以降、生産能力の拡大やアジア通貨危機などを受けて各社のバランスシートが悪化している状況があった。このような中で起亜は 97 年 7 月に不渡りを起こして政府と債権団の管理下に置かれ、翌 98 年には起亜の引受を巡って政府と債権団による公開入札が行われ、現代、サムスン、大宇、フォードの 4 社が入札に参加した。最終的には現代自動車が落札し、1998 年 12 月に起亜の買収が確定した。現代は 1.18 兆ウォンと引き換えて起亜及びアジア自動車の株式の 51%を取得した。

4) FTA 発効以前の 2011 年では、日本製は 17,852 台、米国製は 13,669 台。

5) 現代自動車とトヨタ自動車の生産職における非正規社員の割合はそれほど変わらないが、非正規社員の賃金水準はトヨタ自動車が 1 年目の正規社員とほぼ同じ水準であるのに対して現代自動車は 1 年目の正規社員の約 66%に過ぎない。また韓国の部品メーカーの賃金水準を見ると、部品メーカーごとにばらつきが大きい、大体自動車メーカーの約半分水準である。

6) 現代モータースのモジュール部品は開発・設計の機能よりはむしろモジュール構成部品をほかの部品メーカーから構成部品の供給を受けて組み立てるサブアセンブリーが中心である。これに対して、日米欧の自動車メーカーのモジュール化は部品メーカーの技術を活用するサブシステムレベルでの設計のモジュラリティを追及している。

7) 現在ほとんどのモジュール部品を発注している現代モータースは、生産ラインではほとんど非正規社員を使っているため、人件費はさらに安くなる。部品メーカーの場合、正規社員でも自動車メーカーと部品メーカーの間には相当の資金融差が存在するが、それに加えてさらに賃金が安い非正規社員を活用することで製造コストの削減を図っている。

8) 現代自動車は起亜自動車の最大株主、起亜自動車は現代モータースの最大株主、現代モータースは現代自動車の最大株主である、という三角構造になっている。韓国では株式の相互持合いが禁止されていることからこのような三角構造を形成することで M&A に対抗しようとしている。

## 参考文献

Berry, S., J. Levinsohn, and A. Pakes(1999) “Voluntary export restraints on automobiles: evaluating a trade policy,” *American Economic Review*, Vol.89, pp.400-430.

Choi, Wonmog(2010) “Auto Crisis in the U.S. and the Future of Korea-U.S. FTA: Delay the Ratification or Restore the Balance of Interest?” *Journal of Korea Trade*, Vol.14, No.3, pp.1-28.

Korea Automobile Manufacturers Association, *The Development of Korean Automobile Industry*, 1996.

Oh, I., J.-D. Lee, S. Hwang, and A. Heshmati(2010) “Analysis of product efficiency in the Korean automobile market from a consumer’s perspective” *Empirical Economics*, 38; pp.119-137.

Ohashi, H.(2005) “Learning by doing, export subsidies, and industry growth: Japanese steel in the 1950s and 1960s,” *Journal of International Economics*, Vol.66, No.2, pp.297-323.

奥田聡(2010)『韓国の FTA:10 年の歩みと第三国への影響』アジア経済研究所。

現代文化研究所(2011)『EU-韓 FTA 等韓国の貿易政策が日・韓自動車産業の競争力に与える影響に関する調査研究』国際経済交流財団。

朴英元、天野倫文、宋元旭、福澤光啓(2011)「韓国の FTA 政策と韓国企業のグローバル戦略」MMRC Discussion Paper Series No.367。

JETRO(2013)「2012 年世界主要国の自動車生産・販売動向」。

対外経済政策研究院(2013)『ウォン高・円安が韓国の輸出入に及ぼす影響分析』。

韓国開発研究院(2003)『韓国の産業競争力総合研究』。

韓国銀行(2012)「通貨政策方向」。

韓国貿易協会(2013)『韓米 FTA1 周年評価』IIT Trade Focus, Vol.12 No.14。

韓国貿易協会(2013)『円安が韓国の輸出に及ぼす影響』。

韓国自動車工業会(2012)『韓国の自動車産業』。

韓国自動車産業研究所『韓国自動車産業』各年度。