



<http://www.investkorea.org>



KOTRA

KOREA TRADE - INVESTMENT PROMOTION AGENCY 大韓民国ソウル市瑞草区廉谷洞 300-9 Tel. 82-2-3460-7525 Fax. 82-2-3460-7941



Korea Investment Service Center



OPEN FOR BUSINESS

目 次

04/	新たに跳躍する韓国の自動車部品産業
05/	世界メジャ 部品メカ の競合の場
08/	韓国の投資魅力の図式
11/	理想的な自動車部品産業の発展与件
12/	韓国自動車産業の飛躍的な成長
14/	変化を準備中の産業構造
16/	完成車メカ と部品メカ 間の協力現況
18/	部品産業に対する外国人投資現況
22/	韓国政府の強力な部品産業育成政策
24/	自動車部品産業の関係機関
26/	Epilogue
27/	韓国の主要経済・産業指標
28/	付録：韓国の自動車部品五十大企業

新たに跳躍する韓国の自動車部品産業



韓国はここ40年間で飛躍的な成長を重ね特に自動車部品産業は数多くのビジネス成功事例の一つの典型となっている特に70年代後半に韓国が自動車生産国となって以来部品産業も規模及び寄与度の両面において成長の勢いを具現してきており現在は世界5位の生産大国に位置づけられている

最近の産業の動きをみると韓国の自動車部品産業が再度跳躍期を迎えていることが分かる特に輸出は1997~8年度のアジア外国為替危機を経つつも持続的な成長の動きを見せその結果現在は総生産高が経済危機以前の水準に回復しているまた外国為替危機は韓国部品産業の対外開放と共に初めて外国人の大規模な対韓投資を誘発させる等分水嶺となったボッシュデルファイピステオンのような世界的な部品企業が韓国産業に必要な資本と技術を携えて韓国投資に踏み切って以来外国企業の対韓投資は加速している

このような外国人投資は更に高度技術導入と海外市場進出を容易にし韓国自動車部品産業は新たな跳躍の段階に入っている一方韓国の自動車部品産業は完成車産業の成長によって売上技術資本力までも完成車産業依存型で開発されてきた自動車部品上位900社の企業は大部分が小規模でありこれらの大部分が未だ韓国の四大完成車メカの内一社と取り引きを行っている

このようなメカと納品企業間の連結構造が部品産業の発展と市場開放を妨げる要素となってきたことは認めざるをえない事実だしかしこのような従来の韓国部品産業の構造が急速に変化しているルノ自動車の三星自動車引き受けを通して始まった自動車産業の対外開放は現代自動車グループとダイムラクライスラとの戦略的提携を通して発展しGMの大半自動車引き受けを通して花開いたこのような自動車産業の開放の効果は部品産業にもそのまま影響を及ぼし従来の特定完成車に対する従属構造が急速に変わるものと考えられる

韓国政府は自動車部品産業が輸出と経済全般に及ぼす影響が非常に大きいということを認識しこれを国家戦略産業に指定した政府は一連の部品産業開発促進政策を導入しより多くの外国企業を韓国の主要自動車生産団地に誘致する努力を強化している

当資料は韓国の自動車部品産業に関し概況規模主要企業及び産業構造と共に政府の開発政策と関係機関に対する情報を提供している巨大ながらも激動的な韓国の自動車部品産業へ投資を行う外国企業に対し主要指針書として活用されるように制作された

韓国の自動車部品産業は今まさに世界に開放されており皆様のよう企業人からの多大な関心を期待している

世界メジャ部品企業の競合の場

巨大企業の投資進出で競争激化

世界5位の自動車生産国である韓国は今や世界的な自動車部品産業の新興国として浮上している韓国自動車工業協同組合(KAICA)によれば国内自動車部品企業中外国企業の出資を受けた企業は総数130社この中で97年以降に出資が行われた企業は半数近くの63社であるこれはここ3~4年間に外国巨大企業の韓国市場進出が加速化しているということを意味している特にドイツのボッシュとシメンスアメリカのデルファイピステオンTRW等世界自動車部品市場を左右する大企業は全ていくつかの企業を通して韓国市場に部品を供給している

ボッシュ

ボッシュは85年にソウル事務所を開設し韓国国内でのビジネスを始めて以来ケフィコ(Kefico)ボッシュコリアカムコ(CK Paint)等の7社に資本を出資し現代起亜大宇等国内有数の自動車メカに核心部品を供給しつつ国内自動車産業の技術パトナとして定着した国内市場進出のために約300億ウォン(30億円)を投資して京畿道龍仁に技術研究所を設立し94年に起亜自動車と合作で設立した後99年に資本全てを引き受けた大田工場ではガソリン及びディーゼルエンジン制御装置(ECU)空気流量計ABS燃料ポンプ等を生産国内全ての完成車メカに供給している

デルファイ

アメリカのGMから分社した世界的部品メカであるデルファイも韓国進出を加速させている国内においては韓国デルファイに50%韓国デルファイディーゼルに70%星宇ハイテクに56%等国内に総数7社の持ち分を保有している主要な生産製品は各種自動車部品及びシステムサブシステムモジュール等でありAS市場と非自動車部品の航空機モタサイクルコンピュータ関連製品も生産販売している特に韓国デルファイは大邱に本社及び工場を置いており空気浄化装置ステアリング装置制動装置安全装置等多様な種類の部品を生産販売している





バレオ

フランスの代表的な部品メカであるバレオ (www.valeo.com) も 88年に平和クラッチと合作で平和バレオ (www.vph.co.kr) を設立して韓国に進出した。昨年7月には萬都機械慶州工場を1億6千5百万ドル(198億円)で購入し、本格的な事業拡張に乗り出した。慶州工場は電装類の核心部品を生産しており、国内合作事業対象企業の与件が好転すれば多角的な事業を通して韓国をアジア市場攻略の前哨基地とする方針である。クラッチ、冷暖房システム、ライティングシステム、タタモタ等が主力生産品である。

デンソ

日本の代表的な部品メカであるデンソ (www.denso.co.jp) は国内でデンソ豊星株式会社 (www.densops.co.kr) へ40%の資本参加を行って進出した。デンソ豊星で生産していない製品に限っては豊田通商を通して日本から直輸入する方式を取っており、デンソの現地法人としてデンソ販売株式会社が韓国で販売支援を担当している。主要製品はインジェクションシステム、ポンプ等各種自動車エンジン関連部品とABS等のブレーキシステム、ワイパホン(警笛)等である。

ビステオン

全世界84地域に工場と技術研究所を運営している米国フォード系列のビステオン (www.visteon.com) も漢拏空調と徳洋産業を通して韓国市場に進出した。ビステオンが70%の資本を保有している漢拏空調 (www.hcc.co.kr) は自動車冷暖房システム生産が主力である。徳洋産業 (www.duckyang.co.kr) はビステオンが51%の資本を保有しており、モジュールやクラッシュパッド等を生産している。

シメンス

ドイツのシメンスは大成グループと合作で87年に設立したシメンスオートモティブを設立し、国内自動車3社に自動車関連電子制御装置を開発供給している。京畿道利川に本社と工場を置き、仁川でも工場を運営している。

その他

この他にも米国自動車部品メカであるTRW (www.trw.com) も新韓パルプ工業の資本の25%を引き受けエンジンパルプ部門に進出している。

韓国自動車部品産業に対する評価

産業潜在力に対する最高経営者の意見

韓国の自動車部品産業は世界水準の品質と技術力を保有している。上価格競争力も20~30%優位にある私達が、大宇自動車を引き受けようとする重要目的の一つはまさにこの点である。

- ジェネラルモータス会長 ジャック・スミス
(2002年4月 毎日経済新聞)

韓国の部品メカは世界市場に出しても遜色無いほど優れており、GM-大宇が正常な軌道に乗るためには必要不可欠である。今後国内生産はもちろん海外輸出のためにもこれを積極的に活用する計画である。

(参考までにジェネラルモータスはGM-大宇オートアンドテクノロジー (GMDAT) の出帆を目前に控え、これまでに19の国内自動車部品メカと総額1億750万ドル(129億円)相当の購買契約を締結し、今後総額12億ドル(1,440億円)相当の部品を国内で調達するという計画を持っている。)

- GM-大宇社長内定者 ニック・ライリ
(2002年9月 中央日報)

このところ自動車部品産業は国内完成車メカの生産量に連動して売上が増減する限界線が引かれていたが、最近になって海外輸出を通して漸進的にその限界を抜け出している。GMフォード、ダイムラクライスラ等の海外自動車メカが技術力の検証を受けた国内優良部品メカに対する注文を増やしている。漢拏空調、三立産業、平和産業、SJM東洋機電等、技術力を持ち価格競争力に優れた企業に注目しなければならない。

- 朴・サンギョ 大韓投資証券研究員
(2002年3月 毎日経済新聞)

政府は2010年までに自動車部品の輸出を60億ドル(7,200億円)に拡大し、世界水準の大型自動車部品専門企業30社を育成する計画である。また、今年中に核心自動車部品の技術基盤を構築するための「未来型自動車開発事業」に着手し、今後10年間に1兆2千5百億ウォン(1,250億円)を投入する予定である。

- 産業資源部 林・ネギョ次官
(2002年3月 韓国経済新聞)



韓国の投資魅力の図式

韓国産業及び経済の強みの分析

① 韓国自動車産業2010年に世界ベスト4へ跳躍

韓国自動車メカは現在5.2%水準である世界市場占有率を2010年までに10%代に引き上げることで政府が推進する世界ベスト4産業政策に積極的に参加することとしたこのため熾烈に展開されている自動車産業の競争力引き上げ次元から海外工場設立等グローバル経営をより強化することとした

- ・特に未来型自動車であるハイブリッドエンジン及び燃料電池エネルギー高効率技術を結び付けた超低公害知能型自動車開発に拍車をかける等技術力優位の競争力を持つ新車種も本格的に開発することとした

韓国自動車産業の中長期戦略



② 政府の積極的な育成の意志

政府は自動車部品素材産業の世界化を通して2010年までに37の核心自動車部品を開発し部品産業の集積化を誘導するための地域産業振興事業を拡大することとしたこれを通じて現在は皆無の状態である世界100大部品メカの数2010年までに10社余りに成長させる一方完成車対比の自動車部品輸出を現在の16.5%から35%台に増やすこととした例えば韓国自動車産業のメッカである蔚山には年内に自動車工業を世界最高水準に引き上げるために蔚山オートバレ造成事業の核心である「自動車部品産業革新支援センタ」が着工される総額140億ウォン(14億円)が投入される自動車部品支援センタは

③ 世界的水準のIT関連産業

近年自動車産業の電子化が急速に推進され自動車産業に先端情報通信技術を活用する事例が急激に増えている特にテレマチック関連技術の発達は自動車を単純な移動手段から動く事務空間に変化させている

最近の香港の経済週刊誌フェイスタン・エコノミックレビュー(FEER)によると韓国は世界でオンライン網が最も発達しておりIT産業は韓国の国内総生産(GDP)の13%を占め年間輸出額が400億ドル(4兆8千億円)に達すると報告されている

④ 韓国自動車市場の国際的な開放拡大

外国為替危機以降韓国経済が世界経済の一部として編入され世界化開放化に対する国民的な共感が形成されてきた

ルノ自動車の三星自動車引き受けを通して始まった自動車産業の国際的な開放は現代自動車グループとダイムラクライスラとの戦略的提携を通して発展しGMの大半自動車引き受けにより花開くこととなったこのような自動車産業の海外開放の拡大は自動車部品産業にもそのまま引き継がれ今後も韓国自動車産業に対する国際的な投資及び進出が積極的に繰り広げられることと予想されている

⑤ 韓国部品産業の優れた価格競争力

韓国自動車部品産業は世界的水準の品質と技術力を保有している上価格競争力も欧米先進企業に比べて20~30%程の優位にあるこれは海外先進企業が韓国自動車部品産業に投資することになる最も重要な要因の一つであるなぜならば自動車完成車メカの積極的な提携合併により部品メカの競争が激化しておりこれが価格引き下げの圧力となるためである

⑥ 韓国自動車部品産業の高い輸出増加率

韓国自動車部品産業は最近の経済危機による国内自動車産業の不振にもかかわらず高水準の輸出増加率を示しているこれは世界自動車部品産業において韓国企業の競争力が強まっていることを表す事例であり今後持続的な発展が予想される韓国自動車産業に対する投資はまさに当然なことであると言える



⑦ 中国市場攻略のための戦略的橋頭堡

人口13億に1千万台を越える自動車が存在し2002年には280万 台 2005年には5百万台に達する自動車が販売される中国市場は世界の全ての企業にとって非常に魅力的な市場であることは間違い無いしかし中国市場で高級自動車部品を生産するには未だ役不足である基礎部品産業の基盤が未だ脆弱で技術水準が微弱な状態の中国において高品質の製品を生産していくのは難しいこれに比べ韓国は優れた産業インフラを備えておりまた価格競争力も確保している状態であるよって地理的に最も近接した国家である韓国は中国自動車産業を狙った優れた戦略的基地となるであろう

⑧ 南北経済協力を通じた市場拡大の可能性

2001年6月の歴史的な南北首脳会談を通して新たな転機を迎えた南北経済協力は様な紆余曲折を経ながらも少しずつ発展している長期的に南韓経済と密接な関連をもって発展するしかない北韓の地理的与件上南北経済協力の活性化は世界市場に北韓という新たな開拓地を提供するものであると言える人口2千3百万の未開拓市場が新たな競争の場を提供しているのである

⑨ 世界最高水準の熟練技能工

韓国は各種産業生産活動の基本となる技能工の熟練水準が世界最高である生産活動の基礎技能に関連する39の公式職種と6の試演職種にわたって世界各国の技量を競う国際技能オリンピック大会において韓国は去る77年 以来 た だ 一度を除き全て優勝するという大記録を持っている2001年にソウルで開催された第36回大会でも金メダル20個 銀 メ ダ ル 5 個 銅 メ ダ ル 7 個 を 獲 得 し 金 5 銀 4 銅 1 個 の メ ダ ル を 獲 得 し た ド イ ツ を 抑 え て 優 勝 を 納 め た

⑩ 伝統的な科学文明

韓国は19世紀初頭の近代化の遅れによって少困難を経たものの伝統的に高い水準の科学文明を維持発展させてきた経験豊富な国である日時計水時計ハングル等科学的遺産が豊富で特に金属活字の発明は西洋より200年以上先立つものであったこのように長い科学文明の伝統を見通した時韓国自動車部品産業の未来は非常に明るいと言える



理想的な自動車部品産業の発展与件

産業

韓国自動車部品産業は世界五大自動車生産国であるという基盤に基づき急速に成長している 特に 自動車保有台数が1千3百万台を越え自動車部品産業は韓国の産業発展の礎石となっている近年急激に増えている海外先進自動車部品メカの国内市場進出ラッシュは韓国自動車部品産業の水準を一段と引き上げる契機となっている

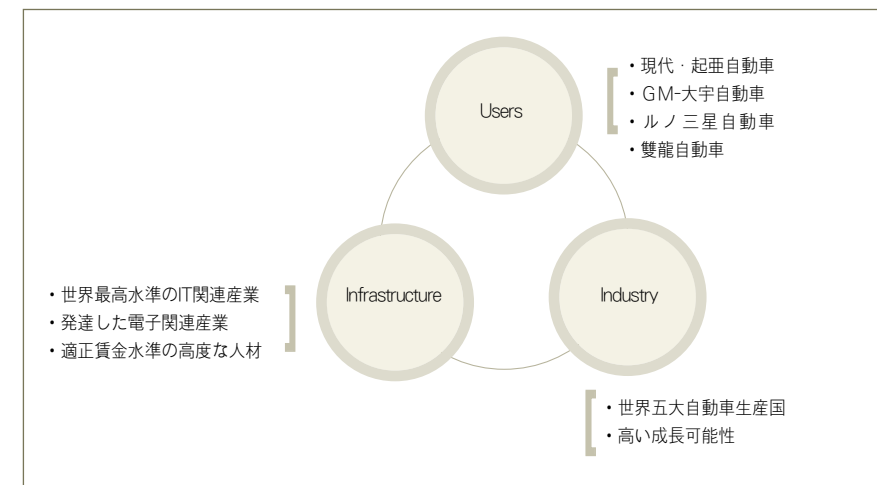


インフラ

国内自動車部品産業の発展基盤は世界のどの国にも引けを取らないほど非常に優れていると知られている近年自動車の電子化が急速に進展し電子関連産業の後押しは自動車部品産業の発展に必須の要素となっている特に各種情報通信技術が発展し自動車が以前のような単純な運送手段から動く事務室へと変化するにつれ自動車にIT関連技術を結び付けることは必須の要因となっているこの他にも国内には高い熟練技術を持つ高度な人材が非常に豊富であるという長所を持っている

ユ ザ

韓国自動車部品産業は世界的に高い成長可能性をもっている現代・起亜自動車をはじめ ル ノ 三 星 雙龍自動車等多様な顧客企業を確保している 特に 近 出 帆 するGM-大宇自動車は国内部品メカの事業領域を海外に拡張させることができる良い機会であると評価できる



韓国自動車産業の飛躍的な成長



北東アジア地域の自動車生産前進基地

韓国自動車産業の驚くべき成長

「車が無くて売れない」近頃ある新聞記事に現れたタイトルである国内のみならず自動車の本場である米国で韓国製自動車に対する需要が増加し自動車メカ達があげた嬉しい悲鳴だこれは最近米国現地の言論が現代等の国産車モデル製品の力を高く評価した上に10年10万マイル保証期間実施等で「低価格低品質」の車から「低価格高品質」の車として確固たる地位を占めたためであると分析されている

このような北米市場での堅実な成長に基づき韓国自動車産業は今年米国での70万台の販売を筆頭に全世界へ155万台以上を輸出した内需においても160万台余りを販売し全体で315万台を生産することが予測されている

国内での自動車生産は1998年の外国為替危機時に減速したもののすぐに回復して2000年以降は年間300万台を生産しているこのような実績は世界的な国家別生産単位水準で5位に該当し今後も持続的な成長発展が期待されるまた海外輸出と内需販売も1998年を除いて安定した成長の傾向を見せているこのような成長の動きは当分の間持続し2005年には自動車総生産量が375万台の水準に至る世界四大自動車生産国になると予想されている

韓国自動車産業の主要統計推移及び展望

(単位：千台 百万USドル)

区 分	生 産	内 需	輸 出	輸 出 額	輸 入	保 有
1997年	2,818	1,512	1,316	9,763	20	10,413
1998年	1,954	779	1,362	8,656	3	10,469
1999年	2,843	1,273	1,509	9,961	6	11,164
2000年	3,114	1,430	1,676	12,381	11	12,059
2001年	2,946	1,451	1,501	12,288	17	12,914
2002年 上半期	1,503	811	680	5,996	13	13,473
2005年(E)	3,779	1,710	2,109	-	40	-

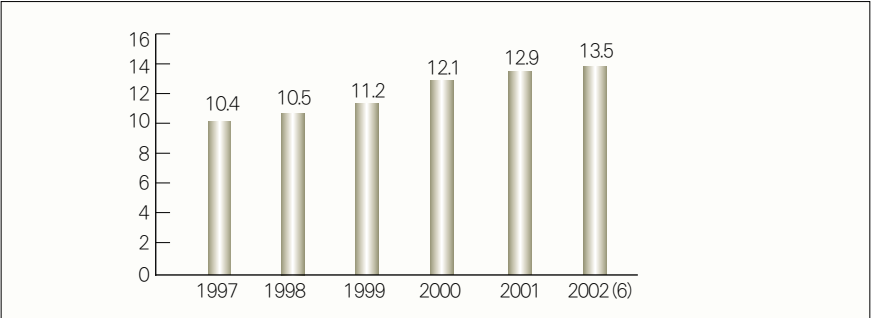
推定値
資料：韓国自動車工業協会

1千350万台の車両の保有国

自動車部品生産及び販売において重要な基盤となる自動車保有台数も90年代中盤に1千万台を突破した後持続的な成長の基調を見せ今年6月には1千347万台水準であることが明らかになったこのような自動車産業の持続的な成長は韓国自動車部品産業の成長の重要な土台となるだろう

韓国自動車保有台数の推移

(単位：百万台)



資料：韓国自動車工業協会

国内自動車技術2005年日本に接近

最近 韓国産業研究院(KIET)は韓国・中国自動車産業の技術水準を日本企業を基準として分析したその結果によれば韓国自動車産業は生産技術と新技術応用能力においては日本の90%前後の水準までに追いついているが設計及び新製品開発技術は未だ83%前後に留まっていることが明らかになったしかし2005年以降には韓国が最も弱い設計技術においても日本の90%水準を越え 技術格差をかなり縮めることができると見込んでいるこれは韓国自動車産業の今後の発展可能性が非常に明るいことを示している

〈表2〉自動車の国家別技術水準展望

区 分	2002年		2005年		2010年	
	韓 国	中 国	韓 国	中 国	韓 国	中 国
日本基準(100)						
生 産 技 術	92.5	66.3	97.5	76.3	98.8	86.3
新 技 術 応 用 能 力	87.5	57.5	95.0	68.8	96.3	81.3
設 計 技 術	82.5	51.3	91.3	65.0	95.0	78.8
新 製 品 開 発 技 術	83.8	51.3	92.5	65.0	96.3	76.3

資料：韓国産業研究院2002年



変化を準備中の産業構造

韓国自動車部品産業の概況

産業規模：急激な市場規模の拡大

韓国自動車部品産業市場の規模は自動車産業の好調により大幅な成長基調を示してきた90年代序盤に毎年20%を越える成長を続け90年代末に韓国外国為替危機によって多少減少したものの97年の低い成長率(8.5%)と98年のマイナス成長を短期間で克服し99年には既に以前の成長基調に回復した

年度別の売上げ推移

(単位：億ウォン%)

区 分	OEM	A/S	輸 出	計	伸び率
1995年	118,425	8,290	6,979	133,694	-
1996年	145,093	10,157	8,102	163,352	22.2
1997年	155,188	11,217	10,761	177,166	8.5
1998年	107,862	9,708	14,321	131,891	▽25.6
1999年	166,530	14,988	15,378	196,895	49.3

資料：韓国自動車工業協同組合

2000年もやはりOEM市場の16.7%成長をはじめ輸出とアフタサービス分野においても活発な成長基調が持続するものと展望される

部品メカの現況：中小企業中心の活発な成長

韓国の部品メカは2000年現在1,100社余りに達し平均従業員数は241名であるこれは韓国自動車部品メカが大企業中心というよりは中小企業を中心に運営されていることを現しているものであるこのような中小企業中心の運営体制は今後韓国自動車部品産業の水準を上げるためには未だすべき課題が多いということを意味している例えば三星経済研究所のト・デュッキュ主席研究員は「国内自動車産業の世界化が進展するほど部品メカは費用とリスクの負担が大きくなるよって大型化や特定分野に対する専門化のいずれかの一つを選ばなければならない時期」だと指摘した

よって韓国自動車部品メカが世界的な企業と競争できる競争優位性を確保するためには技術提携M&A等を含む多様な形態の国際協力関係構築等の必要性がさらに高まっている

部品メカの年度別従業員数

(単位：名)

区 分	1995年	1996年	1997年	1998年	1999年	2000年
従業員数	349,781	348,44	331,814	271,292	268,225	266,378
企業数	1,383	1,358	1,339	1,166	1,109	1,104
企業当り 平均人員	252.9	256.6	247.8	233.1	241.9	241.3

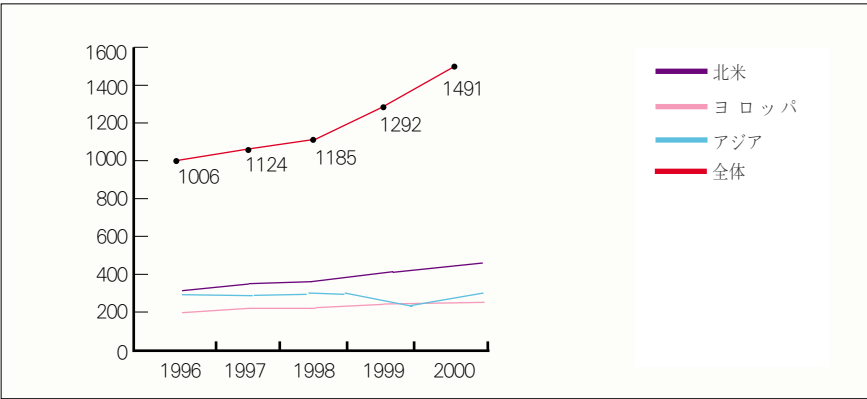
資料：韓国自動車工業協同組合

輸出現況：安定的で持続的な成長の維持

韓国自動車部品産業の海外輸出は非常に安定的で持続的な成長を遂げているという点にその特色を見出すことができる90年代末アジア地域の経済危機の時期においても持続的な成長基調を維持できたことは韓国自動車部品産業の競争力が既に相当な水準に達していたことを現すものである

〈図3〉自動車部品の地域別・年度別輸出現況

(単位：百万USD)



資料：韓国自動車工業協同組合

流通構造：徹底した系列関係を通した納品関係の維持発展

国内自動車部品の流通構造上の特徴は大部分の部品メカが特定完成車メカに従って企業経営活動を展開しているという点である例えば次の表で見受けられるように58.3%の部品メカがだた1社の完成車メカと納品関係を維持しているという点である自動車メカ4社の全てと取り引きしている企業は8.1%に過ぎない

しかしこのような完成車メカと部品メカ間の取り引き慣行がGMとルノの国内市場への進入で変化することは明らかであるGM-大宇の場合提携法人設立過程においてより従来の取り引き関係以外の部品メカからも競争力のある部品の供給を受けるであろうと公言しており実際このために実査が進行中であることが明らかになっている完成車メカと納品企業間の専属系列構造が壊されそれによる提携・合併の風が韓国自動車部品メカに吹き荒れるのは時間の問題であると思われるこのような企業再編の時期は多くの外国企業にとって韓国市場進出の好機となることは明らかである



複数取引需給企業数(自動車メカ4社基準)

区 分	取 引 親 企 業 数				計
	1 社	2 社	3 社	4 社	
需給企業数(社)	528	209	95	74	906
比 率(%)	58.3	23.1	10.5	8.1	100.0

資料：韓国自動車工業協同組合

完成車メカと部品メカ間の協力現況

規模別：絶対多数を占める小企業の比重

国内自動車メカの大部分を占める小企業は企業数では全体の42.5%を占めているが納品額の比率は3%に過ぎないこれに比べ大企業は数の面では5.6%に過ぎないが納品額全体の比重に占める割合は43.2%に達する

韓国自動車部品産業において大企業の位置は非常に独特である概して特定の完成車メカとは非常に強力なつながりを持っており海外先進企業との多様な提携関係を通して強い競争力を確保しているしかし大部分が完成車メカとの特殊関係を通して競争優位性を蓄積してきているのは留意すべき点である

企業の規模別納品実績

(単位：億ウォン%)

区 分	企 業 数				納 品 額			
	2000年	占有率 (%)	1999年	占有率 (%)	2000年	占有率 (%)	1999年	占有率 (%)
計	1,042	100.0	1,048	100.0	199,214	100.0	170,690	100.0
小企業	443	42.5	448	42.7	5,958	3.0	7,727	4.5
中企業	541	51.9	544	51.9	107,279	53.8	103,343	60.5
大企業	58	5.6	56	5.3	85,979	43.2	59,620	34.9

(注) 1. 小企業範囲：従業員50名未満
2. 中企業範囲：2001. 1. 1より従業員300名未満 資本金80億ウォン(8億円)以下
(但し一つの基準にのみ該当する場合は中小企業と分類)

資料：韓国自動車工業協同組合

系列別：現代・起亜自動車中心の部品メカの発展

過去協力企業の協議会等様々な名称の会を通して完成車メカが部品メカを管理してきたしかし最近起亜自動車大宇自動車三星自動車が合併される大きな変革期を経て有名無実になったけれども次の表の通りに現在の部品メカは現代・起亜自動車部品メカを中心に発展している現代・起亜自動車両社が国内総売上げの80%程度を占めることで他の完成車メカの系列部品メカは多くの苦難を経験したのも事実であるしかし最近GM-大宇自動車の出帆を契機に多くの部品メカが新たな転機を迎えるためにベストを尽くしている



品目別：完成車メカにより系列化された部品メカを所有

韓国自動車部品メカは系列化の傾向が未だに根強く残っており大部分品目によってそれぞれの生産メカを保有しているのが実状であるここでは多くの品目によって個別企業を細かく記録することができないため品目別企業リストが掲載されているホームページを紹介することとする

韓国自動車工業協同組合のホームページ (<http://www.kaica.or.kr/bpum1.htm>)で品目別の生産メカとその納品先そして連絡先がわかる

区 分	企 業 数				納 品 額 (億ウォン)		
		2000年	1999年	増減率 (%)	2000年	1999年	増減率 (%)
自動車 メカ	現代	366	346	5.8	99,331	73,238	35.6
	起亜	448	385	16.4	53,893	44,265	21.8
	大宇	478	402	18.9	35,628	39,769	△10.4
	雙龍	235	221	6.3	8,841	7,260	21.8
	小計	1,527	1,354	12.8	150,692	164,532	20.2
二輪車 メカ	大林	101	120	△15.8	961	1,484	△35.2
	暁星	139	132	5.3	560	514	8.9
	小計	240	252	1.6	1,998	1,998	△23.9
合 計		1,767 (1,042)	1,593 (1,015)	10.9 (2.7)	199,214	170,690	16.7

注)()内の数値は実企業数
資料：韓国自動車工業協同組合

部品産業に対する外国人投資現況

外国部品企業の韓国進出の成果

海外企業の投資現況

80年代以降多くの外国企業が韓国自動車部品メカに投資を行っており特に1990年代末の経済危機を通してより多くの外国企業が韓国自動車部品産業への投資を開始した

2002年現在約130社余りの韓国自動車部品メカへ海外からの投資が行われこの中の相当数が企業の経営権を確保している海外主要企業の韓国企業に対する投資現況は次の表の通り要約できる

国内に進出した海外自動車部品メカの現況

海外企業名	投資国内企業または提携内容	備考
デルファイ	大星電気工業 星宇 デルコ 新星 パッカド 韓国電装 誠山 大宇機電 韓国デルファイ 現代モビス	GM系列
ビステオン	漢拏空調 徳洋産業 現代モビスの電装部品の戦略的提携	フォード系列
TRW	現代モビス及びコックピットモジュール・シャシ(車台)モジュールに関する技術資本提携	米国系列
ボッシュ	ケフィコカムコ等に持分参与現代モビスと制動装置に関する戦略的提携	ドイツ系列
デンソ	豊星電気の持分40%引受け(経営権掌握)デンソ 豊星	日本系列

韓国企業の海外企業との協力形態の特徴

基盤技術や核心技術の不足で海外先進企業との技術提携に基づいた生産を主とした運営形態を現している技術水準が低いため大部分海外先進企業の技術を導入しこれに基づき製品を開発生産する形態をみせているしかし先進技術を活用して製品を生産する能力である生産効率性は相当水準の競争力を確保していることと思われるこれは近年多くの海外先進企業が費用削減のために国内企業からの部品調達を増やしている状況からもよく現れている

けれども最近の韓国自動車部品産業の急速な発展により単純技術の供与-下請生産関係ではない相互共同開発等本当の意味での協力関係へと発展しつつある例えばカオディオ関連製品を生産している(株)現代オートネットの場合以前は生産技術の大部分を日本企業から伝授されてきたが最近は自社の研究開発能力の向上によって先端製品の共同開発を推進する等協力関係が同等の水準に発展している



世界主要自動車部品メカの韓・中・日進出状況の比較分析

韓国自動車部品産業は世界自動車市場を二分している巨大自動車中心国の日本と世界最大の人口を土台に急速な経済成長を成し遂げ世界の全ての企業を魅惑している中国と肩を並べて競争していることが明らかである次の表は世界の主な自動車部品メカの韓中日3ヶ国に対する進出の現況とその特徴をよく現している

特に日本に進出している世界の主な自動車部品メカは生産はもちろんR&Dの拠点として日本市場を見通していると考えられる自動車産業が発達しているだけにその高い技術水準に基づくものとして比較した3ヶ国の中で研究開発センタが最も多いことがこれを証明している

主要自動車部品メカの韓中日3ヶ国進出状況表

部品メカ	国 家	韓 国	中 国	日 本
Autoliv	スウェーデン	○	○ 3	○ 4
Bosch	ドイツ	○ 6, ☆	○ 5	○ 14, ☆
Dana	米 国	○	○	○
Delphi	米 国	○ 6, ☆	○ 10†, ☆	○, ☆
Engelhard	米 国	○, ☆	○	○, ☆
Lear	米 国	○	-	-
Magna	カナダ	○ 2	○	☆2
SiemensVDO Auto	ドイツ	○	○ 6	-
TRW	米 国	○ 2	○ 2	○ 3, ☆
Valeo	フランス	○ 2	○ 5	-
Visteon	米 国	○ 2	○ 6	○ 2, ☆

注) ○ : 製造拠点(製造会社数) ☆ : R&D拠点 資料 : 部品及び部品産業2002年

これに比べ中国市場においては何よりも生産拠点として非常に魅力的であることがわかるそれは韓国や日本に比べて生産拠点多いことから容易に想像することができるしかし研究開発センタは相対的に少なく協力形態が新技術開発よりは従来の製品を競争力のある価格で生産する面に焦点が当てられていることがわかる

結論として韓国は日本や中国市場から得られる長所の全てを持っているという点で非常に魅力的であると言える世界5位の自動車生産国として一定規模以上の市場が確保されているまた生産技術及び品質管理において世界的な水準に達しており世界最先端技術を持つ企業が投資を通して成長及び技術開発に対する刺激さえ与えれば韓国自動車部品メカは驚くべき成長を成し遂げることができる環境を整えているのである



外国企業投資の成功事例

ビステオンの漢拏空調

自動車空調分野において世界最高の技術力を持つ超優良企業

漢拏空調は1986年3月に設立されて以来自動車用熱交換器及びエアコン・ヒタシステム等自動車用空気調節(空調)製品を製造・販売し国内自動車産業の発展に寄与してきた国内自動車空調メカの先頭走者として漢拏空調は米国ビステオン社との技術協力に基づき独自の空調システム技術を確保技術輸出はもちろん既に世界一流の品質水準を確保した北米ヨーロッパ及び東南アジアに現地法人を設立・運営して世界一流の空調製品メカとしての基礎を固めている

漢拏空調は現在単純な技術としての空気調節ではない人体工学及び環境を考慮した最適の冷暖房システムを設計・製造し快適な自動車文化を先導する企業になろうとしている新たな千年を迎え同社の21世紀ビジョンは自動車空調分野において世界最高の技術力を持つ超優良企業となることであるこのために漢拏空調は人間顧客技術の経営理念に基づき絶え間なく技術開発と品質を確保し顧客満足の経営を実現するであろう

ビステオンの投資現況

投資規模	31百万ドル 69.98%持分保有
従業員数	1,589名
事務所及び工場現況	大田(本社 工場) 平澤及び蔚山(工場) ソウル事務所
主要生産品目	自動車用エアコンシステム ヒタ 蒸発機 ラジエタ ファン及び シュラウド(横静索) コンプレッサ クラッチ フロントエンドモジュール
主要顧客	現代 起亜 フォード GMマツダアウディ ビステオン

ビステオンの観点からの投資成果及び評価

2001年実績基準によるとビステオンのアジア-太平洋合併事業の全体売上げは44.3%でアジア地域内では卓越な位置を占めているまた漢拏空調の技術水準も非常に高いため漢拏空調を空調分野のアジア-太平洋地域の技術開発センタとして指定することとなった

(Frank Croskey, Vice President of North America and Asia Manufacturing Operations)

デルファイ

韓国自動車産業成長のパトナ

世界最大の自動車部品メカであるデルファイは韓国自動車市場の重要性を認識し1989年7月に韓国デルファイを設立して以来 韓国自動車メカと積極的な協力関係を構築してきているデルファイは当初5名の職員で韓国支社を開設し急成長する韓国市場で機会を模索すると同時に現地の顧客に対する支援を始めた

1996年までにデルファイは5つの合作会社を設立し6つの事業部及びデルコエレクトロニクスと共に広範囲な顧客支援活動を展開している韓国デルファイは105名の常勤現地職員を雇用しており国内に6つの合作会社と1つの100%資本所有子会社を運営している

アジア太平洋地域においてデルファイの事業規模が最も大きいのが韓国であるデルファイの7つの全事業部門が韓国の6つの合作会社と一緒に仕事をしている最近 韓国デルファイはABSブレキシシステム部品ステアリングシステム部品そしてエアバッグ組立等を国産化した

2001年11月末現在国内総投資額は2億6千6百万ドル(320億円)であり今後も韓国自動車産業の成長と足並みをそろえて積極的な協力パトナとなることを期している

デルファイの韓国合併事業現況

現在国内企業との6つの合作会社及び1つの100%持分所有子会社を通して最先端自動車部品及びシステムを生産している

韓国デルファイの今後の事業計画

韓国デルファイは現在売上を延ばすことで韓国市場における持続的な成長を図っているこのための具体的な方策としてはまず顧客の多様化を上げることができるすなわち従来の主要顧客である大宇との関係を維持すると同時に現代・起亜を含む他の顧客との事業を拡大する計画である二つ目に対顧客サービスを強化し三つ目に韓国国内の技術研究所の機能を引き上げることで顧客の要求に対し迅速に対応する計画である

国内自動車及び部品産業の発展のためには産・学・研の協力が絶対的に必要であるがこのためにも韓国デルファイは努力するであろうまた大宇自動車のGM引き受けを通した事業正常化によって国内事業活動はより活気を帯びる見込みでありこれを契機に国内自動車産業の最高協力企業としての位置をより強化していく計画である

(李・デウン 韓国デルファイ社長)

デルファイの国内事業現況

内国合作会社 (持分比率)	合作先	主要生産品目
韓国デルファイ(株)(50%)	大宇グループ	ステアリング装置 ブレキシシステム エアバック エンジン管理システム ABS
新星パッカド(50%)	新星通商	動力及びシグナル伝達部品
KDS (50%)	三立産業	ドアロック装置(ドアラッチシステム)
デルコ(50%)	世界物産	バッテリー
大星電気(45%)	大星電気	エレクトリックセンタ(BEC) 自動車用スイッチ及びリレ
韓国デルファイディゼル(70%)	(株)プラザ	燃料噴射ノズル インジェクタ ポンプ
デルファイオートモティブシステム星宇(100%)	-	エアバック等の搭乗者安全装置

韓国政府の強力な部品産業育成政策

政府は自動車部品産業が国内経済に与える影響の重要性を認識しており部品素材産業を国の核心事業として位置付けこの発展のために積極的に努力することを明らかにしている

推進戦略：部品素材産業支援を通した世界基地化

政府は部品メカの自発的な引き受け・合併の促進を通して世界的な競争で存立が可能な規模の経済を確立し自動車部品産業を輸出産業化するために次のような努力を傾注している

- 高付加価値核心自動車部品開発のための技術基盤を構築するために自動車分野「地域技術革新センタ (TIC)」事業を活性化させ部品産業集積化を誘導するための地域産業振興事業の範囲を拡大している
- 部品メカの専門化大型化のために大規模完成車工場の周辺地域(蔚山 群山 等)を外国人投資地域に選定し部品メカの外資誘致支援を検討している
- 国内部品産業の輸出産業化のために自動車部品産業協力使節団の派遣及び有数の展示会参加支援の幅を拡大し開発された自動車部品の海外市場進出を促進するための信頼性向上事業も推進中である

主要技術：政府の積極的な支援が受けられる技術目録

■ エンジン 後処理 関連技術

- コモンレイルインジェクションシステム(Common Rail Injection System)：ディゼルエンジンの燃費向上騒音・振動及び排気ガス節減等に必要な核心技術として全量を輸入に依存

- 排気ガスの後処理技術：煤煙及び窒素酸化物等の有害ガス節減のための技術

- ディゼルエンジン排気ガス減少技術：環境保護のため強化の趨勢にある国内及びヨーロッパの大型ディゼルエンジン排気ガスの基準を十分に満たすことができる技術が要求されている特に対ヨーロッパ輸出のためには現在のディゼルエンジン排気ガス基準を2005年10月までに50%の水準にまで減少させるよう厳しく規定されたEURO IV基準を満たさなければならない



■ 動力伝達装置関連技術

- 能動型LSD：需要が増加しているRVに用いられる技術ほとんど輸入に依存しているため輸入代替及び独自の技術確保が必要
- 手動兼用変速機能(CVT)：車輛の燃費及び乗りごちの向上等を考慮して高級車輛に適用最近多様な車種に幅広く用いられるため需要増加基調しかし全量を輸入に依存している状況

■ 車体 シ ャ シ 関連 技術

- 乗用車用シャシ融合モジュール：組立工程及び時間短縮システム効率品質性能及び信頼性向上等の技術的・経済的シナジ効果が大きい技術として完成車競争力強化に必須
- ナノ複合素材部品：既存の金属部品代替素材として難燃(耐熱)性 強 性 寸法安定性等が非常に優れ次世代核心部品としての適用が予想される技術

■ 電装 安全 関連 技術

- テレマチック等の自動車高付加価値化及びエアバック装着義務化等安全規制強化対応に必要な核心部品技術

主要自動車部品産業団地

■ 蔚山：韓国自動車産業のメッカ オトバレ

蔚山市は年間150万台以上の生産施設を備えた現代自動車を中心に2010年までに北区梅谷チュンサン珍庄洞一帯の60万坪余りを自動車特化団地として造成することとしたここに世界的自動車部品基地を育成するに必要な全ての施設が建ち並ぶことになるまず2003年までにオトバレ 核心支援施設となる自動車部品産業核心支援センタが5千坪の規模で建てられるまた先端部品モジュール化団地(27万5千坪)は2006年まで オトブラザ(3万坪)と自動車テマパク(14万坪)はそれぞれ2007年までに造成される自動車専門大学院と部品研究院分院は2011年までに設立または誘致することとなった梅谷チュンサン部品団地と現代自動車を直通で結ぶ原資材専用輸送路(12.46km)も通すこととした目標年度までに民間資金3千億ウォン(3百億円)余りを含む総6千億ウォン(6百億円)の事業費を投入する計画である



■ 群山 : GM-大宇の部品生産基地

群山市は少龍洞国家産業団地に大規模な「自動車部品産業革新センタ」と「自動車部品団地指定及び集積化事業」を推進している。民間自動車部品メカも大挙して群山に移動する仕度を整え、群山が自動車部品産業の基地として発展していることを明らかにしている。特にGMの大宇自動車から群山工場が新たな法人の主力工場として浮上し、他地域の自動車部品メカが対処して群山に移動する仕度を整えているということである。大宇自動車富平工場に部品を納品している仁川南洞工業団地と富平工業団地の大宇自動車協力企業中27の企業が、大宇自動車群山工場のための群山地域移転を推進していることがわかった。

このため、少龍洞の46万㎡余りを自動車部品集積化団地に指定し、50社余りの自動車部品メカが入居。延べ坪1万3千200㎡規模の自動車部品産業革新センタが建ち並んだ。投入された資金は、来る2006年までの5年間の国費781億ウォン(78.1億円)をはじめとし、全部で1,039億ウォン(103.9億円)に達する。

自動車部品産業の関係機関

● 韓国自動車工業協同組合 (www.kaica.or.kr)

韓国自動車部品メカ間の相互協力関係を構築するために、去る1962年に設立された韓国自動車工業協同組合は、国内自動車産業の発展のためにソウルモタショを開催する等多様な事業を遂行している。組合員企業数は1990年の457社を頂点とし、現在は約350社が活動している。大邱、慶北、釜山、慶南地域等の地方にも支部を設立し、自動車関連企業間の情報共有、海外使節団派遣及び展示会参加等多様な事業を遂行している。

国内自動車部品関連企業の現況や資料はインターネットホームページを通して見ることができる。

● 韓国部品・素材投資機関協議会 (www.kitia.or.kr)

政府の部品・素材産業育成政策によって2001年2月に設立された韓国部品・素



材投資機関協議会(会長 金・ドンピル)は世界市場を先取りできる次世代核心技术を発掘し、選択と集中方式によって民官マッチング・ファンドを支援する部品・素材技術開発事業中事業性評価部門を担っている機関である。

この事業を完璧に遂行するために政府(産業資源部)、韓国産業技術評価院、部品素材統合研究団そして韓国部品素材投資機関協議会が協力している。

● 自動車部品研究院 (www.katech.re.kr)

国内自動車部品業界の共同研究所としての機能を遂行するため1990年に設立された同研究所は政府投資機関として公共の業務を遂行している。主に政府や企業の受託研究開発事業、技術支援指導事業を遂行している試験分析評価事業や品質認定業務等を遂行しており、自動車産業技術発展のための政策提案も積極的に行なっている。

2002年6月現在、80名余りの研究員を中心に各種研究開発業務を遂行しており、産業財産権出願件数も32件を越えている。

投資振興機関

● Korea Investment Service Center (www.investkorea.org)

The Korea Investment Service Center (KISC)は、1998年4月に政府の投資振興機関であるKorea Trade-Investment Promotion Agency (KOTRA)の投資誘致機能を遂行するためにKOTRAの一組織として発足した機関である。KISCは韓国投資を希望する外国企業人を支援するためソウル本部と併せて海外36のコリア・トレードセンタを運営している。KISCは海外の投資者への対韓投資ワンストップサービス窓口として、投資対象企業の検索及び斡旋、労務情報と投資恵沢及び工場立地調査等総合的な情報を提供している。また、外国投資企業人の国内定着支援及び生活情報の提供、ビザ延長、苦情処理及び各種行政支援業務を同時に遂行しており、特に投資者別にKISCのプロジェクトマネージャを指定して対韓投資に必要な諸般手続きをワンストップサービス支援体制で運営している。



Epilogue

自動車産業の世界化が進行しより高い競争力が要求されるのに伴い自動車部品企業は従来のように国内完成車メカとの高い依存関係を持続したままでは世界市場で生き残れなくなる時期に達した韓国自動車部品産業は完成車メカより独立的でありながら進歩した技術力と世界的な競争力を備えるための発展モデルを持っている1997~8年の外国為替危機以降外国人投資により韓国部品産業は多大な発展を重ねておりこのような発展の状態は継続するものと期待されている

韓国政府は部品産業育成のための多くの政策を推進中でありこれには産業インフラ改善 対外投資振興 革新技術に対する開発支援と共に外国企業の国内自動車産業団地入居時のインセンティブ開発等一連の施策を含んでいるこのような政府の政策は自動車部品産業に対する国際競争力向上及び主要な将来有望産業を育成する意思を表すものであり韓国は世界最高の投資環境を持つ自動車部品産業基地に生まれ変わるであろう



韓国の主要経済・産業指標

最近の国内マクロ経済の実績及び展望

区 分		1997年	1998年	1999年	2000年	2001年(p)	2002年(e)
国民勘定	経済成長率(%)	5.0	-6.7	10.9	9.3	3.0	6.2
	1人当りGNI(\$)	10,315	6,744	8,595	9,770	8,900	9,500
	総消費	3.2	-10.1	9.4	6.7	3.7	6.5
	民間消費(%)	3.5	-11.7	11.0	7.9	4.2	6.7
	投資(%)	-2.2	-21.2	3.7	11.4	-1.7	7.0
	建設投資(%)	2.3	-10.1	-10.3	-4.1	5.8	6.9
	設備投資(%)	-8.7	-38.8	36.3	35.3	-9.8	7.4
対外取引 (通関基準)	経常収支(億\$)	-81.7	404	245	122	86	60
	貿易収支(億\$)	-84	390	239	118	95	79
	輸入(億\$)	1,362	1,323	1,437	1,723	1,504	1,640
	増加率(%)	5.0	-2.8	8.6	19.9	-12.7	9.0
	輸入(億\$)	1,446	933	1,198	1,605	1,411	1,561
	増加率(%)	-3.8	-35.5	28.4	34.0	-12.1	10.6
その他	消費者物価(平均%)	4.4	7.5	0.8	2.3	4.1	3.5
	ウォン/ドル相場 (平均ウォン)	951	1,399	1,190	1,131	1,291	1,210~1,230
	(期末ウォン)	1,695.0	1,204.0	1,138.0	1,264.5	1,313.5	1,160~1,180
	失業率(%)	2.6	6.8	6.3	4.1	3.7	3.1

注) (p) : 暫定置 (e) : 推定置
資料 : 現代経済研究院

Top 50

附録：韓国の自動車部品関連五十大企業

(単位：10億ウォン 名)

企 業 名	従業員数	主要生産品目	99年度売上げ
韓国デルファイ (株)	2,481	総合部品	729
大宇通信 (株)	1,809	ナ ッ ク ル ク ラ ス タ	514
漢拏空調 (株)	1,584	エアコン	382
ウィア (株) (WIA)	1,580	トランスミッション 車 軸	380
(株) 萬都	3,300	総合部品	266
現代オートネット (株)	1,070	カ オ デ ィ オ	246
瑞進産業 (株)	730	本体部品	233
(株) カスコ (KASCO)	1,039	ブレキシシステム	220
(株) ケフィコ (KEFICO)	706	ECU	213
世鐘工業 (株)	674	マフラ及びパイプ	196
(株) モトニック (MOTONIC)	293	キャブレタ	195
(株) 豆源空調	521	エアコン	194
(株) L G化学	11,423	燃料タンク	187
(株) 豆源精工	695	インジェクションポンプ	178
萬都空調 (株)	1,800	エアコン	173
永信精工 (株)	513	P/W STR' Gオイルポンプ	159
韓国フランジ工業 (株)	1,104	C. V. ジョイント	156
大圓鋼業 (株)	1,115	スプリングV ト	154
星 宇 オ ト モ テ ィ ブ (株)	300	ブレキディスク ハブ	150
韓一理化 (株)	614	ドアトリム	149
(株) 和信	640	サブフレム	141
大圓産業 (株)	630	シ ト	117
喜星エンゲルハド (株)	155	触媒	129
デンソ 豊 星 (株)	1,200	電装品	124
大京和成 (株)	584	ゴム ホ ス	121

(単位：10億ウォン 名)

企 業 名	従業員数	主要生産品目	99年度売上げ
大富機工 (株)	512	シ トトラック	116
三立産業 (株)	700	ヘッドランプ	116
起亜特殊鋼 (株)	1,500	車軸ケシング(カ バ)	115
(株) 和承R&A	1,000	ブ レ キ ホ ス	112
(株) 金剛高麗化学	2,713	安全ガラス	112
アポロ産業 (株)	634	バン パ	108
デルファイオートモティブシステム星宇 (株)	409	シ トベルトエアバック	107
錦湖産業 (株)	9,723	タイヤ	99
大起産業 (株)	450	エ ア ク リ ナ	97
コリア精工 (株)	478	車 軸 T/M	95
東園金属工業 (株)	780	マフラ及びパイプ	95
韓国タイヤ (株)	5,178	タイヤ	91
(株) 大 起 シ ト	257	シ ト	87
徳富振興 (株)	126	シドベルトクラッシュパッド	85
徳洋産業 (株)	651	クラッシュパッド	85
TRWステアリング (株)	216	かじ取り装置	82
新星バッカド (株)	845	ワイヤハネス	81
瑞峯産業 (株)	317	ヘッドランプ	80
現代エネルギー (株)	709	バッテリ	79
京信工業 (株)	1,006	ワイヤハネス	79
デンソ 豊 星 電子 (株)	590	コンビネションメトル	79
(株) 新昌電気	660	キ セ ッ ト	77
(株) プ ラ コ (PLAKOR)	381	バン パ	74
東和商協 (株)	400	アルミ車輪ディスク	74
韓国DTS (株)	1,402	T/M	74

付録：韓国の自動車部品関連五十大企業
注)従業員数及び売上げは99年度自動車部品関連納品額に限る 資料：韓国自動車工業協同組合