

## 「ポストアジア新工業化」と韓国自動車産業

金正一

- 1 問題提起と研究課題
- 2 先行研究のレビューと分析アプローチ
- 3 「新工業化」（韓国における資本主義的發展）と韓国自動車産業
- 4 「ポストアジア新工業化」と「世界的集中・集積」論
- 5 結びにかえて
- 6 参考文献

キーワード：ポストアジア新工業化、アジア新工業化、韓国自動車産業、IMF 経済危機

### 1 問題提起と研究課題

本稿では、アジアの NIES (Newly Industrializing Economies, 「新興工業経済群」) の一員として登場して以後の韓国自動車産業について、国際経営論的（多国籍企業論的）アプローチを中心とした理論的・実証的研究の成果を考察する。

韓国自動車産業に関する既存研究は、近年多角的に提示されているが、韓国「ビッグスリー」体制とその構造的特質、そして自動車部品工業の再編成と「モジュール化」の展開を視野に入れ、その実態調査とともに体系的に分析したものはそれほど多くない。

本稿では、まず、これまでの研究によって何が明らかにされてきたのか、どのような観点で研究が行われてきたのかを考察する。世界自動車産業の展開および韓国資本主義の発展のなかで、韓国自動車産業がどのように位置付けられるのか。韓国自動車産業は、世界自動車産業におけるウェーブのダイナミズム<sup>(1)</sup>のなかで、「フォードシステム」（大量生産システム）の代表的な加工組立型産業として規模の経済性を追求してきた。「アジア新工業化」という枠組みのもとで、韓国「旧ビッグスリー」（現代自動車〔現代精工〕、起亜自動車〔亜細亜自動車〕、大宇自動車〔大宇造船〈1994.10、大宇重工業に商号変更〉〕）体制という独自の国際規模の大量生産体制を構築した。とくに韓国「新工業化」において、産業技術の核心（Core）であり、それ自体「グローバル産業」として位置付けられる韓国自動車産業・同部品工業について論じる。

つぎに、既存研究において十分に分析されてこなかった分野を検討し、また残されている課題・テーマは何か、とくに本稿の分析の基礎になる基本観点と分析課題を取り出す。韓国自動車産業はかの「1997年」以降新たな転換期を迎えている。「ポストアジア新工業化」としての

(1) 世界自動車産業におけるウェーブのダイナミズムについては、中村静治『現代自動車工業論』有斐閣、1983年、75ページ；Deutsches Museum, *Automobile*, 1989, S. 12；下川浩一「自動車」（米川伸一・下川浩

一・山崎広明『戦後日本経営史 第Ⅱ巻』東洋経済新報社、1990年、所収）；林正樹・坂本清編著『経営革新へのアプローチ』八千代出版、1996年、165～167ページに詳しい。

転換期に位置し、従来の研究の枠組みでは捉えきれない問題も出てきている。今後実証的分析を通じて、新たな視点、手法で研究を進めていくことが求められる。

「アジア新工業化」から「ポストアジア新工業化」への移行について、ここで一言すれば、つぎの通りである。前者は、①その時期区分（1970年代前半の韓国など NICS・NIES に始まり、2020年の自由貿易協定締結に終わる）およびその範囲（NICS・NIES、ASEAN、中国沿海部）、②「周辺性および後発性の利益」、すなわち対米製品輸出＝対日機械・部品・素材輸入の「アジア太平洋トライアングル貿易」、③1961年5.16. クーデタの朴正熙軍事政権から87年6月の民主化宣言の盧泰愚政権までの、韓国の「開発独裁」に典型的見られるような「トリプル・アライアンス」などであった。これに対して後者は、1997年 IMF 危機後の、韓国の金大中政権の「ビッグディール」による財閥改革＝解体、「コーポレート・ガバナンス」および「アジア太平洋トライアングル洋貿易」プラス韓国貿易構造の多角化などによって特徴づけられる。

韓国自動車産業に関する研究を進めるに至った問題意識は、以下の通りである。まず、韓国資本主義の発展過程とその構造的特質とくにその再生産構造の仕組みを踏まえて、韓国自動車産業について分析しなければならないという点である。韓国資本主義における再生産構造の特徴は、第1に、生産手段生産部門（第Ⅰ部門）と消費資料（手段）生産部門（第Ⅱ部門）間の社会的分業関連の欠如、第2に、生産手段生産部門内における素材（部材）・部品・機械の自給体制の未発達と生産手段生産部門の内部循環の未確立、第3に、外国貿易による基本財の素材転換によって特徴づけられる外国貿易・外国技術依存型の3つが挙げられる<sup>(2)</sup>。実際、このような再生産体系が対日機械・部品輸入＝対北米完成車輸出という韓国の産業連関を規定し、この規定はまた、グローバル産業としての韓国自動車産業にも妥当する。

第二の問題意識は、韓国資本主義の発展過程のなかで、韓国自動車産業は、どういった構造的特質を持っていたのかという点にある。1997年の IMF 危機（銀行・為替危機を含む金融危機）<sup>(3)</sup>以前までは韓国財閥を中心とした量産自

(2) 韓国資本主義の再生産構造についての詳しい論述は、中川信義「韓国における国家資本主義的構造——再生産構造と貿易構造——」（尾崎彦朔・奥村茂次編『第三世界と国家資本主義』東京大学出版会、1980年、121～145ページ）；同「東アジア新興工業国としての韓国経済」（奥村茂次編『アジア新工業化の展望』東京大学出版会、1987年、47～93ページ）；同「相互依存世界における韓国の新工業化」（関寛治・西口清勝編『アジア太平洋新時代と日本』法律文化社、1992年、

所収）参照。

(3) 経済危機は、為替危機で触発したが、より根本的な原因は経済構造の複雑・多岐化と、世界経済のグローバル化に伴う脱規制（deregulation）すう勢に反して、政府主導の経済運用により市場規律が確立しなかったからである。1990年代前半まで政府は、民間企業および金融機関を自意的に保護し統制することによって自由な市場競争を制限した反面、金融安全上の確保の確信課題である健全性規制はおろそかにし、金融機関と

表1 IMF 経済危機の本質

政府主導の経済		市場規律の崩壊		総体的不実化	
・保護統制	⇒	・自己責任意識の欠如	⇒	・放漫な経営と過度な借入	⇒ 金融・為替危機
・政経癒着と官治金融		・独占利潤追求と道徳的ゆるみ		・過剰生産	
・金融健全性の規制不十分		・特惠付与による不正腐敗		・資源配分の歪曲	
				・企業及び金融不実の累積	

（出所）『金融機関の不実債権整理と構造調整の方向に関する研究』韓国産業銀行調査部、1998.7より作成。

自動車メーカー「旧ビッグスリー」による独・寡占体制が存在していた。韓国自動車産業は、タイや台湾などアジア諸国・地域およびブラジルやメキシコなどラテンアメリカ新興工業国のように、日米欧などの先進資本主義国国籍自動車企業による部品生産および組立生産の基地に編入されずに発展してきた。韓国の自動車各社は財閥資本を背景に自ら主導して、技術導入と少数持分合作を通じて国内での部品調達（核心部品は輸入に依存）に基礎を置く独自の国際規模の大量生産体制を構築した。こうした自動車産業は、どのような構造的特質を持っていたのかという点を考慮する必要がある。

第三に、自動車各社における発展パターンは、必ずしも一様ではないという点である。韓国自動車産業は、その発展過程において初期段階から商用車部門（バス、トラック、および特装車など）よりは乗用車部門を中心とした輸出に重点を置く発展戦略をとった。韓国「新工業化」（輸出指向的工業化）<sup>(4)</sup>という枠組みのもとで、自動車産業は「フォードシステム」（大量生産システム）の典型的な加工組立型産業として規模の経済性<sup>(5)</sup>を追求してきた。自動車各社は、産業政策や歴史的・地理的条件が異なり、それぞれ独自の企業経営戦略や技術集積（技術蓄積ともいわれる）<sup>(6)</sup>を展開した。また、先進資本主義国自動車メーカーとの資本提携および技術提携といった国際協力体制などに対してもそれ

ぞれに即した形の関係を築いてきた。ビッグスリー体制を中心に独自の国際規模の大量生産体制を構築した韓国自動車産業にとって、こうした異なるタイプの自動車メーカーの存在と、その課題や戦略の違いという点も考慮するに値するだろう。

最後に、1996年 OECD（Organization for Economic Cooperation and Development, 経済協力開発機構韓国）への加盟と、とくに97年 IMF（International Monetary Fund, 国際通貨基金）経済危機以後、「ポストアジア新工業化」へ移行・転換しつつある自動車産業について分析する。また、「旧ビッグスリー」体制を中心に展開してきた自動車産業にとって、サプライヤーシステム（自動車メーカーと部品メーカー間の分業システム）は、どのように形成され発展してきたのかについても検討されるべきであろう。

本稿は、以上のような問題意識のなかで、分析を進めていくことにする。この研究は、韓国を含む一連の NIES、ASEAN、中国などアジアの急速な経済成長と産業構造とくに自動車産業の質的变化を分析する重要な研究であると思われる。

## 2 先行研究のレビューと分析アプローチ

韓国資本主義は、1970年代後半以後二十数年

ㄨ 企業の不実化をもたらした。『金融機関の不実債権整理と構造調整の方向に関する研究』韓国産業銀行調査部、1998. 7。

(4) 「新工業化」とは、NICS・NIES（新興工業経済諸国・地域）の「新」の意味を工業化の世界史のなかで再検討し、NICS・NIES 論の枠組みを超えて現代アジアの多様な工業化の流れを総括しようとする一つの試みである。中川信義「相互依存世界における韓国の新工業化」（関・西口編『アジア太平洋新時代と日本』所収）；輸出指向的工業化については、金泳鎬『東アジア工業化と世界資本主義』東洋経済新報社、1988年、pp. 10-30；現代自動車『現代自動車史』1992年、pp. 74-104；任千錫『日本自動車産業ノ競争力強化ト下請

分業生産ノ役割』KIEP（対外経済政策研究院）、1993年；車東世・金光錫編『韓国経済半世紀—歴史的評価ト21世紀ビジョン』KDI（韓国開発研究院）、1995年、pp. 91-117、参照。

(5) 伊丹敬之他4人編集『競争と革新—自動車産業の企業成長』東洋経済新報社、1988年、187ページ。

(6) 集積（concentration）とは、「生産手段の集積」（マルクス）である。資本の本源蓄積（accumulation）・集中（centralization）にもとづいて生産手段の集積が、とりわけ集中に基づいて集積が進展する。中川信義『世界市場論と現代資本主義』（林直道編著『現代資本主義論集』青木書店、1994年、所収）参照。

間にわたり、NICS・NIES（新興工業諸国・地域、新興工業経済諸国・地域）から1996年末 OECD 加盟へ、すなわち「東アジア新興工業国」から「先進資本主義国」への移行・発展期を迎えている。こうした韓国資本主義の基幹産業の一つとして韓国自動車産業は、「アジア新工業化」の発展パターンから、1990年代後半以降韓国自動車メーカー自ら多国籍企業化し、新たな役割を担う企業に変貌しつつある。

転換期にある韓国自動車産業は、1990年代以後多国籍自動車産業における世界的な再編成とくに97年の IMF 危機以後国内財閥におけるビックディール（大規模事業転換）、構造調整の進行で、新たな局面を迎えている。韓国自動車産業は、1980年代にアジア太平洋トライアングル貿易のもとで発展してきた。依然として対北米輸出は高いシェアを占めているものの、90年代に入り、この時期ヨーロッパ地域への輸出が、「アジア新工業化」とくにポスト・トライアングル貿易による市場の多角化でアメリカを上回っている。また、韓国自動車メーカーは、多国籍企業として1990年代以降対北米のみならず対アジア、東欧地域などへ進出している。

韓国自動車産業は、「アジア新工業化」の枠組みのなかにあって成長してきたが、通貨危機後「ポストアジア新工業化」として先進資本主義国多国籍企業が推進する M&A（Mergers & Acquisitions、企業合併・買収）の波を受け、韓国「新ビッグスリー」体制へと再編されてきた。すなわち、2000年3月三星自動車を買収したルノー（Renault サムソン自動車）をはじめ、同年6月現代自動車とダイムラークライスラーとの提携、そして2001年9月のゼネラルモーターズ（GM）による大宇自動車の買収な

ど、先進国系米独仏多国籍企業との合併・提携を受け入れざるをえなくなった。その結果、韓国自動車産業は、「新ビッグスリー」体制に再編成され、「旧ビッグスリー」のうち独立を維持しているメーカーは、現代自動車1社という新たな段階を迎えるに至っている。

一方、大阪市立大学による大学院生海外派遣助成金を得て、2000年6月20日～7月1日に行われた中川信義・金正一の「韓国自動車部品メーカー実態調査報告書」と、2001年3月18日～24日に行われた生産システム研究会の「韓国自動車メーカーおよび自動車部品メーカーに関する実態調査報告書」によれば、IMF 危機以後韓国自動車部品工業は、新たな局面に直面している。通貨危機後世界自動車産業における再編成の荒波のなかで、部品工業はグローバリゼーションへの対応、環境・安全関連技術の確保、グローバルソーシングおよびモジュール調達の供給能力の確保などが求められている。これまで自動車メーカーの支援を受け、安定的な成長を遂げてきた自動車部品メーカーは、競争力強化とともに、大型化、専門化、モジュール化などに対応することを強いられている。

本節では、こうした近年の変化を念頭におきながら、韓国自動車産業を対象にした先行研究のレビューと分析アプローチを検討する。まず、これまでの既存研究の成果について、表2の「韓国自動車産業に関する先行研究」として表示する。ここでは主として1970年代以後、工業化、産業政策、技術集積、およびサプライヤーシステムを分析した研究を取り上げる。

そのなかで、まず、韓国の研究者による分析を見ると、李掌魯の『韓国自動車産業ノ国際競

(7) 植田浩史「日本のサプライヤー・システムとは何だったのか」（同編『日本企業システムの再編』東京大学出版会、2003年、所収）；藤本隆宏「日本型サプライヤー・システムとモジュール化—自動車産業を事例と

して」（青木昌彦・安藤晴彦編著『モジュール化—新しい産業アーキテクチャの本質』東洋経済新報社、2002年、所収）参照。

表2 韓国自動車産業に関する先行研究

(1) 韓国研究者の韓国自動車産業の研究

著編者・著書・出版社・刊行年	分 析 の 特 色
金泳鎬『東アジア工業化と世界資本主義—第四世代工業化論』東洋経済新報社、1988年。	アジア新工業化論とも共通するが、世界資本主義の側面と工業化の世界史の二重の視点に立って、東アジア NICS の問題にアプローチしている。とくに第一世代工業化をイギリス、第二世代をフランス、ドイツ、アメリカ、第三世代を日本、ロシア、イタリアと位置付け、そして第四世代工業化に韓国をはじめアジアや、ブラジル、メキシコなどのラテンアメリカや中国を取り上げ、新工業化を世代交代論から分析した。
李掌魯『韓国自動車産業ノ国際競争力分析ト国際化戦略』国際貿易経営研究院、1990年。	ポーター（Porter, M. E.）の競争構造分析に関する概念的枠と競争戦略モデルを用い、韓国自動車産業の国際競争力に対する分析と、これにもとづいて韓国自動車メーカーの国際化戦略の方向を提示している。
玄泳錫（佐藤静香訳）『韓国自動車産業論』世界思想社、1991年。	経営学的・行動論的アプローチを採用し、韓国自動車産業を対象に技術の移転過程と革新過程の分析ならびにその比較事例研究を中心に分析されている。
任千錫『日本自動車産業ノ競争力強化ト下請分業生産ノ役割』KIEP（対外経済政策研究院）、1993年。	後発工業国の産業発展へのアプローチとして雁行形態論（catching-up-product cycle）を分析の枠組みに用いた。すなわち、雁行形態論の枠組みのなかで、後発型工業化論の典型として日本自動車産業の競争力を分析し、韓国自動車産業の輸出と生産組織的特性を明らかにしようとした。
洪長杓『韓国デノ下請系列化ニカンスル研究』ソウル大学大学院経済学博士学位論文、1993年。	民族経済論、従属資本主義論、独占資本主義論などの分析アプローチを通じて、1970年代の重化学工業化以後韓国下請系列化の形成・発展過程とその構造が分析されている。
『21世紀ニ向カウ韓国自動車産業ノ発展方向』KDI（韓国開発研究院）、1994年。	世界自動車産業の分業構造の再編をもたらししている要因分析、韓国自動車産業の脆弱性を改善するための韓国式モデルの定立、先進自動車メーカーとの動態的な比較分析と輸出成果を通じた韓国自動車産業の競争力を分析し、21世紀の発展ビジョンと課題を提示している。
金堅『1980年代韓国ノ技術能力発展過程ニカンスル研究—企業内革新体制ノ発展を中心ニ—』ソウル大学大学院経済学博士学位論文、1994年。	韓国資本主義の高度成長を支えてきた内生的技術能力の発展という観点から、1980年代韓国の技術能力の発展過程について現代自動車を事例に「企業内革新体制」の定立と発展という側面に焦点を絞って分析している。
金奉吉『日・韓自動車産業の国際競争力と下請分業生産システム』神戸大学経済経営研究所、2000年。	国際競争力と国際比較という視点から日韓の自動車産業の発展パターンとそれに連動する下請分業生産システムに焦点を当てた比較分析である。



(2) 日本研究者の韓国自動車産業の研究

著編者・著書・出版社・刊行年	分 析 の 特 色
渡辺利夫『現代韓国経済分析——開発経済学と現代アジア——』勁草書房、1982年。	直接、韓国自動車産業を分析しているわけではないが、ガーシェンクロン（Gerschenkron, A.）の「後発性の利益」命題をインダストリアルイズムの波及を韓国経済に適用し、韓国の工業化について考察している。
『世界に飛躍する韓国産業——そのパワーの源泉を探る』野村総合研究所、1988年。	1987年の東京研究本部投資調査部の韓国経済・産業の調査を土台に、マクロ的な側面だけではなく、個々の産業とくに第9章では自動車産業の分析を通じて、韓国経済の成長ポテンシャルを探っている。
加藤健彦・窪田光純『韓国自動車産業のすべて』日本経済通信社、1989年。	自動車産業は歴史的な構造転換期にある。本書では、産業の枠組みの変化を規模、スピード、興行きの3次元において捉えている。自動車産業は高密度の国内完結型生産システムから、国際分業を重視する方向にかわりつつあり、韓国の現象は産業のプロトタイプに近い形態であると指摘している。
日本多国籍企業研究グループ（安保哲夫・トッ照彦・板垣 博〔1〕、公文 博・安保哲夫・川辺信夫・上山邦雄〔2〕）「韓国・台湾における日本型生産システム——日系自動車・電機工場の（適用）と（適応）（1）・（2）——」『社会科学研究』東京大学社会科学研究所、第45巻第3号・第4号、1994年。	韓国と台湾の日系企業を現地調査し、これらの地域の工場における生産システムの国際移転の「適応・適応度」の評価と、それをめぐる日本のシステムの持つ意味を検討している。
中川信義編『アジア・北米経済圏と新工業化』東京大学出版会、1994年。	本稿の出発点となった「アジア新工業化」シリーズの双書で、その第一冊目の『アジア新工業化の展望』（奥村茂次編、東京大学出版会、1987年）と、同シリーズ第二冊目の『アジア新工業化と日米経済』（中川信義編、1990年）に続く、同シリーズ第三冊目の著書で、第一に、日本という資本や技術の供給国の周辺に位置する「周辺性の利益」、第二に、新工業化の担い手（国家・国内資本・多国籍企業の三者）相互間の「多国籍同盟」、第三に、「アジア太平洋トライアングル貿易・投資・技術移転」とくに「対日機械・部品輸入＝対米製品輸出」と自動車・電気・鉄鋼などのグローバル産業におけるアジア産業史の変遷を、「アジア新工業化」の枠組みとして提示している。
藤本隆宏「日韓自動車産業の形成と産業育成政策（1）・（2）・（3）」『経済学論集』東京大学経済学会、第60巻第1号・第2号・第3号、1995年。	日韓自動車産業の比較研究を通じて、個別産業の発展過程・産業育成政策の分析を行い、とくに産業育成政策を企業の競争力という観点から検証している。
水野順子著『韓国の自動車産業』アジア経済研究所、1996年。	前著『日系進出企業と現地企業との企業間分業構造と技術移転——タイの自動車産業を事例として——』（八幡成美・水野順子共著、アジア経済研究所、1988年）と、『韓国機械産業の企業間分業構造と技術移転——電子・工作機械産業の事例——』（水野順子・八幡成美共著、アジア経済研究所、1992年）に引き続き、前2作と同じ問題意識と調査方法で、発展途上国としての韓国自動車産業の成長要因について、機械産業の国際競争力に関する実態調査の成果を中心に、技術力、企業の収益性、および産業政策の3つの側面から分析している。

## (3) 欧米研究者の韓国自動車産業の研究

著編者・著書・出版社・刊行年	分 析 の 特 色
Altshuler, A., Anderson, M., Jones, D., Roos, D & Womack, J <i>The Future of the Automobile</i> , Cambridge, MA: MIT Press, 1984.	自動車産業の現状とその将来について、アメリカ、西ドイツ、日本など七ヶ国の研究機関が共同で行った「自動車研究プログラム」の成果にもとづいて作成された報告書であり、韓国自動車産業の発展が第四の変動になる可能性について言及している。
Lipietz, A., <i>Towards Global Fordism?</i> , <i>New Left Review</i> , No.132, 1982; do., <i>Mirages and Miracles</i> , Verso, London, 1987.	韓国経済分析に調節理論的視角を適用させ、フォーディズムの国際的移転から韓国の工業化を考察している。1980年代の韓国の自動車産業研究者に多大な影響を与えている。
Amsden, A.H., <i>Asias Next Giant: South Korea and Late Industrialization</i> , Oxford Univ. Press, 1989.	「後発性の利益」命題という問題意識と制度論的方法を結合させて韓国の工業化を分析している。第Ⅱ部第7章で韓国自動車産業を取り上げている。
Daniel R., James P. W & Daniel T. J, <i>The Machine that Changed the World</i> , Macmillan Publishing, 1990年.	MITに設けられたIMVP（国際自動車プログラム）を土台に、21世紀の標準的な生産システムとしてのリーン生産（Lean Production）方式を解明するために、アメリカおよび日本をはじめ、多数の国の自動車工場を調査した。とくに低賃金と大量生産をベースに発展してきた韓国自動車産業について、対北米を中心に輸出を拡大し成長してきたことを論じ、生産システムの改善、販売市場の見直しなどの必要性が、指摘されている。

（出所）各著作・論文を参考に筆者作成。

『競争分析と国際化戦略』は、韓国自動車産業の国際競争力に対する分析を中心に、韓国自動車メーカーの国際化戦略の方向を提示している。李氏は、ポーター（Porter, M. E.）の競争構造分析に関する概念的枠と競争戦略モデルを用い、韓国自動車産業の国際競争力をマクロ的な国家比較優位と企業所有の競争優位にわけて分析している。さらに競争力分析を土台に動態的な企業国際化論にもとづいて韓国自動車メーカーの今後国際化戦略方向を、輸出中心の地域市場戦略と汎世界的戦略にわけて考察し、自動車産業における国際競争力の向上のための産業政策の方案を提示している。

技術発展を分析の対象にした先行研究としては、玄泳錫氏が韓国自動車産業の技術発展に関する実証研究を行った。まず、技術発展への体系的アプローチとして、アバナシー（Abernathy,

W. J.）がフォードに対する実証的研究を通じて模型化した技術革新の動態的模型（Dynamic Model）を発展途上国に適合させるために、修正、補完したものを仮説として提示し、つぎに、その妥当性を韓国自動車産業を対象とした実証分析によって検証している。しかし、本書では、構造的特質の面では、韓国自動車産業が内在化生産段階に達した後の先進国との連結関係に予想される技術発展形態をめぐる諸問題、技術発展に関する組織論的研究および合作企業と国内企業に対する比較研究を通じたミクロ的分析が不足している。またその方法論の面では、実態調査による分析が行われていない。別の研究において、金堅氏は、韓国資本主義の高度成長を支えてきた内生的技術能力の発展という観点で、1980年代韓国の技術能力の発展過程を考察している。金氏は、こうした技術能力の発展過程に

ついて現代自動車を事例に「企業内革新体制」の定立と発展という側面に焦点を当て分析している。

任千錫氏は、一橋大学（赤松要、小島清、および山沢逸平の諸教授）の系統らしく、後発工業国の産業発展へのアプローチとして雁行形態論（catching-up-product cycle）を分析の枠組みに用いた。すなわち、雁行形態論の枠組みのなかで、日本自動車産業の競争力を分析し、韓国自動車産業の輸出と生産組織的特性を明らかにしようとした。一般に、雁行形態論による分析において、後発工業国の新産業発展の典型的形態は、新商品の輸入、国内生産開始による導入段階、輸入段階－輸出段階－成熟－逆輸入段階に移行すると認識されている。したがって、発展過程で輸入代替段階を十分に持たなかった韓国自動車産業の構造的諸問題を、雁行形態論の分析の枠組みにもとづいて解明することは、限界を持つと考えられる。

下請分業生産体制についての先行研究として洪長杓氏は、民族経済論、従属資本主義論、独占資本主義論などの分析アプローチを通じて、1970年代重化学工業化以後韓国下請系列化の形成・発展過程とその構造を検討している。そのなかで、自動車産業は下請系列化が最も典型的に観察されるものとして、その発展と効果が分析されている。他にも、金奉吉氏は、国際競争力と国際比較という視点から自動車産業の発展パターンとそれに連動する下請分業生産システムに焦点を当て、日韓自動車産業の比較分析を行っている。

つぎに、日本の研究者による分析を見ると、以下の通りである。加藤健彦・窪田光純氏は、『韓国自動車産業のすべて』で、自動車産業は歴史的な構造転換期にあるとし、産業の枠組みの変化を規模、スピード、奥行き の3次元で捉えている。自動車産業は高密度の国内完結型生産システムから、国際分業を重視する方向にか

わりつつあり、韓国の現象は産業のプロトタイプに近い形態を提示しているという。そのうえで、自動車産業において、アメリカの生産を第一の波とし、第二の波のヨーロッパ、そして第三の波の日本に続いて、韓国が第四の波になり得るかを検証している。

自動車産業における比較分析としての先行研究では、藤本隆宏氏が、日本以上に後発である韓国自動車産業が、国内経営資源の活用、企業形態、成長の急速性などの面で、他の NIES や発展途上国よりはむしろ日本の形態に近く、しかもその発展・変動のスピードがより圧縮されていると提示している。こうした韓国自動車産業について、日本自動車産業との比較研究を通じて、個別産業の発展過程・産業育成政策の分析を行い、とくに産業育成政策を企業の競争力という観点から検証している。そして、日本多国籍研究グループは、韓国と台湾の日系企業を現地調査し、これらの地域の工場における生産システムの国際移転の「適応・適応度」の評価と、それをめぐる日本的システムを持つ意味を検討している。自動車組立産業について日本側から見たとき、韓国では現地企業が米国または日本から技術導入を行って独自に工場を経営しており、日系企業が資本参加する場合も経営には加わっていないのに対し、台湾には日本の主な自動車メーカーが進出し現地企業と合弁工場を持っていると考察されている。

その他にも、実態調査にもとづいての先行研究を見ると、水野順子氏は、韓国自動車産業の成長要因について、機械産業の国際競争力に関する実態調査の成果を中心に、技術力、企業の収益性、および産業政策の3つの側面から分析している。日本自動車産業には、戦前の資本、技術、需要の3つの壁が存在していた。これに対し、韓国自動車産業の発展は、輸出に大きく左右されているとはいうものの、自動車メーカーと部品メーカーの技術とくに製品技術の集積の



不足にその発達が起因し、それゆえ国際競争力が低下したと指摘している<sup>(8)</sup>。これらの日本における障害については、中岡哲郎氏が指摘したように、軍需産業で培われた技術が、戦後人的資源の移動を通じて民需産業へと移転し、さらに人材の供給と技術導入、高度経済成長による国民所得の増加と資金の確保、技術集積による企業自らの開発を通じて克服してきた<sup>(9)</sup>。

また、野村総合研究所は、1987年の東京研究本部投資調査部の『世界に飛躍する韓国産業—そのパワーの源泉を探る』において、韓国経済・産業の調査を土台に、マクロ的な側面だけではなく、その諸産業の成果を産業別にまとめている。とくに第9章では自動車産業の分析を通じて、韓国経済の成長ポテンシャルを探っている。

つぎに、アメリカの研究者による分析を見ると、つぎの通りである。Altshuler, A., Anderson, M., Jones, D., Roos, D & Womack, J の『*The Future of the Automobile*』は、自動車および自動車産業の現状とその将来について、アメリカ、西ドイツ、日本、フランス、イタリア、スウェーデン、およびイギリスなど7ヶ国の研究機関が共同で行った「自動車研究プログラム」の成果にもとづいて作成された報告書である。「第二章 変動の一世紀」では、第一の変動はアメリカの大量生産、第二の変動は大量生産と製品の多様化を結合させたヨーロッパの自動車産業、第三の変動として大量生産技術の新たな大転換としてリーン生産方式で代表される日本の自動車産業をとりあげた後、第四と呼べる変動の可能性を探る。すなわち、タイや台湾などアジア諸国・地域やメキシコなどラテンアメリカ新興工業国と同様に、ブラジルは日米欧などの先進資本主義多国籍企業による部品生産およ

び組立生産の基地に編入され、発展してきた。しかし、それと対照的に韓国自動車産業は、財閥資本を背景に、経営権を自国メーカーのものとする提携によって独自の発展を遂げてきた。韓国自動車産業の発展が第四の変動になる可能性を本書は否定していない<sup>(10)</sup>(20世紀の見通しでは、米欧〔独仏〕日韓と韓国自動車産業は世界生産5位にランクされていたが、21世紀の展望では、中国自動車産業の発達に抜かれ、6位に位置付けられている)。

ジェームス・P・ウォmack、ダニエル・ルーズ、ダニエル・T・ジョーンズの『*The Machine that Changed the World*』は、MIT(マサチューセッツ工科大学)に設けられたIMVP(国際自動車プログラム)を土台に、産業界の変動要因を理解し、自動車産業の変化に対応した政策立案プロセスに改善を加えるため、国際的な基盤をもつ創造的な産官学協同のメカニズムを探ろうとした著書である。この著書は、21世紀の標準的な生産システムとしてのリーン生産(Lean Production)方式を解明するために、アメリカおよび日本をはじめ多数の国の自動車工場を調査した。こうした転換期にある自動車産業を分析するために、日米欧の部品メーカー(工場を含む)だけでなく、韓国、台湾、およびメキシコなどといった後発国の部品供給システムについても調査されている。とくに低賃金と大量生産をベースに発展してきた韓国自動車産業にあって、現代自動車、大宇自動車、および起亜自動車などが、対北米を中心に輸出を拡大し成長してきたが、これら大量生産型企业における生産システムの改善、つまり品質・生産性を重視したリーン生産方式の活用、および対北米に集中した販売市場の見直しによる国

(8) 水野順子著『韓国の自動車産業』アジア経済研究所、1996年3～5ページ。

(9) 中岡哲郎『自動車が進化した——技術と日本人——』(朝日百科「歴史を読みなおす」シリーズ24)朝日新聞社、1995年、64ページ。

(10) Altshuler, A., Anderson, M., Jones, D., Roos, D & Womack, J, *The Future of the Automobile*, Cambridge, MA: MIT Press, 1984年、pp.39-44(中村英夫・大山晃人訳『自動車の将来』日本放送出版協会、1984年、54～65ページ)。

内またはその他の海外市場の開発などの必要性が、指摘されている<sup>(11)</sup>。

また、ガーシェンクロン (Gerschenkron, A.) の「後発性の利益」命題という問題意識から、韓国の工業化について論じている先行研究としては、渡辺利夫氏とアムスデン (Amsden A. H.) の研究が代表的なものである。まず、渡辺利夫氏は、「後発性の利益」命題をインダストリアリズムの波及と韓国経済に適用し、韓国の工業化について考察している。つぎに、アムスデンは、渡辺利夫氏の分析方法とさらに制度論的方法を結合させて韓国の工業化を分析している。アムスデンは、韓国の工業化の特徴は技術学習を通じた発展であると規定している。韓国の工業化は、研究開発による革新ではなく、海外で開発され標準化された技術を導入して生産現場に適用し、技術習得を極大化させる生産戦略によって形成されてきた。この制度的要因は、国家主導の開発体制、多角化された財閥企業<sup>(12)</sup>、良質の労働力の安定的な供給のための労働統制装置などであると指摘している<sup>(13)</sup>。

以上の先行研究を分野別にまとめると、李掌魯、任千錫、藤本隆宏などは、輸出、技術、企業の収益性、および産業政策を分析のベースに、産業・企業の国際競争力を検証する点において

すぐれている。加藤健彦・窪田光純は、国際分業のなかで産業のプロトタイプに近い形態を提示している韓国自動車産業が、アメリカ、ヨーロッパ、日本に続いて、第四の波になり得るかを検証している。技術発展を分析の対象にした先行研究では、玄泳錫と金堅が、各々韓国自動車産業に関する分析の方法においてきわだっている。洪長杓と金奉吉は、大量生産体制が典型的に観察される韓国自動車産業の下請分業生産システムにおけるその特質と変遷について分析している。実態調査にもとづくものとしては、水野順子氏と日本多国籍企業研究グループ（安哲哲他5人）などが挙げられる。

これらの諸研究は、韓国自動車産業論についてのすぐれた概観を与えるが、その構造的特質およびビッグスリー体制と、自動車部品メーカーを含めた新しい調査にもとづいて研究を行っているわけではない。そのため、本稿では、これらの問題点を克服しうる分析アプローチとして、中川信義氏を中心とする大阪市立大学経済研究所グループの「アジア新工業化」論を通じて、韓国自動車産業を分析し、さらに「アジア新工業化」の発展パターンから、韓国自動車メーカー自ら多国籍企業化し、新たな役割を担う企業に変貌しつつあることを明らかにする。

(11) Daniel R., James P. W & Daniel T. J, *The Machine that Changed the World*, Macmillan Publishing, 1990年 (沢田 博訳『リーン生産方式が世界の自動車産業をこう変える。』経済界、1990年、319～341ページ)。

(12) 韓国経済組織の著しき特徴の一つとして、財閥が重要な地位を占めていることが挙げられる。韓国経済の近代化過程での財閥の形成と成長は、韓国経済の構造を規定する要因になっている。

(13) Amsden, A.H., *Asias Next Giant: South Korea and Late Industrialization*, Oxford Univ. Press, 1989, p. 20. 韓国経済分析に調節理論的視角を適用させたリピエツ (Lipietz, A.) は、フォーディズムの国際的移転から韓国の工業化を考察している。1970年代以後韓国のような周辺部の工業化は、中心部フォーディズムの生産性危機という外部要因によって、比較的中下位の生産部門 (エンジニアリング、熟練製造、

未熟練組立の三つの領域で形成される生産部門)、とくに労働集約的産業の海外移転が行われ、その転機をむかえた。こうした外部要因と同様に、韓国の工業化は、現地国内資本の存在、都市中間階級の登場、半熟練労働者の広範囲な形成などの内部条件を伴って、周辺部フォーディズムへの移行の代表的な形態であると指摘している。韓国は、重化学工業化を通じて、国内市場が形成されずに輸出市場に依存していた点で、欧米のフォーディズムと異なっている。Lipietz, A., *Towards Global Fordism?*, *New Left Review*, No. 132, 1982, p. 40; do., *Mirages and miracles*, Verso London, 1987, pp. 112-115. これに対して、アムスデンは、韓国の工業化は市場ではなく、生産にその特質を見出さなければならないと、周辺部フォーディズムの限界を指摘している。洪長杓『韓国デノ下請系列化ニカンスル研究』ソウル大学大学院経済学博士学位論文、1993年、pp.2-8。

1997年のIMF危機は、財閥主導で韓国経済を牽引してきた自動車産業における「旧ビッグスリー」体制を解体し、その再編成をもたらした。こうした再編成のなかで、自動車メーカーは今までの発注単位であるユニット化を超え、モジュール化またはシステム化へと移行しつつあり、部品メーカーとの取引慣行に大きな変化が生じている。部品メーカーは、危機に対応するために多国籍自動車部品メーカーとの戦略的提携の強化、国内の部品メーカー間のM&Aなど、新たな構造変化に直面している。

さらに、1997年の通貨危機後ウォンの史上最安値や自動車メーカーの操業一時中断などに直面した韓国自動車産業・部品工業における構造的危機の究明という重要な研究課題が残されている。韓国資本主義の貿易構造とりわけ対日逆調貿易構造に起因すると思われるこの構造的危機については、本稿における課題の範囲を超えるだろう<sup>(14)</sup>。しかし、本稿は、自動車産業内のこれらの残された課題の究明を目的として近年の変遷にも言及して分析していくものである。2000年6月20日～7月1日に行った中川信義教授および筆者の「韓国自動車部品メーカー」に関する実態調査は、昨今の動向を探る上で、非常に有益であった。この実態調査により、「対日逆調貿易構造の原因である輸入部品の国産化は、量産との関連性がある」ということを見出すことに貢献した。すなわち、「韓国自動車部品メーカー実態調査報告書（2000年6月20日

～7月1日）」において、部品の年間生産量を日本の部品メーカーと比較すると、韓国の部品メーカーは、その生産量が少なく、規模の経済性がそれほど達成されていないため、とくに核心部品に対する研究開発を遅らせていると指摘している<sup>(15)</sup>。

このような状況は、「新工業化」において規定された「周辺性の利益」により生じた「周辺性の不利益」になりうるだろう。これまで、ある側面でも有利とされた対日部品輸入が、国内研究開発を遅らせる要因となっており、その潜在的な問題点が、21世紀今日顕在化してきている。

### 3 「新工業化」（韓国における資本主義的發展）と韓国自動車産業

韓国資本主義は、1960年代の輸入代替にはじまり、70年代以後輸出指向に伴う高度成長段階を経て、97年通貨危機による構造調整のプロセスという変遷のなかで工業化を実現した。とくに韓国の工業化は、「新国際分業」（the new international division of labour, NIDL）体制<sup>(16)</sup>のなかで、工業化の初期段階から市場を国内だけでなく広く海外にも求めていた。韓国においては、輸出向け製品に必要とされる産業技術が、国内向け製品に比べて一段高い水準のものが要求されるため、その技術移転に当たっては固有の困難がともなっていた。こうした韓国の工業化がなぜ発展してきたかを独自の視点か

(14) アジア新興工業国・地域は、1970～80年代の「アジア太平洋トライアングル貿易」、すなわち対日機械・部品・輸出用素材輸入＝対米製品輸出にかわって、90年代には「イントラ・アジア貿易」（アジア間貿易またはアジア域内貿易）の傾向が顕著になってきた。しかし、韓国の貿易構造は、現在に至るも「イントラ・アジア貿易」よりも「アジア太平洋トライアングル貿易」が優勢である。これは、結局1970年代後半以降韓国資本主義がその確立期において対日逆調貿易のパターンを構造化させ、対日機械・部品・素材輸入＝対欧米先進資本主義国輸出という貿易構造が、現在に至るまで依然として作用している結果と見なしうる。中川信

義「日本多国籍企業とイントラ・アジア貿易」（同編『イントラ・アジア貿易と新工業化』東京大学出版会、1997年、参照。

(15) 輸入部品の国産化については、中川信義・金正一「韓国自動車部品メーカー実態調査報告書（2000年6月20日～7月1日）」（大阪市立大学経済研究所『Working Paper Series』No. 0101、2001年3月、13～15ページ）。

(16) 「新国際分業」についての詳しい論述は、中川信義「アジア新工業化と日米経済」（同編『アジア新工業化と日米経済』東京大学出版会、1990年、3～5／30～44ページ）を参照。

ら説明しようとする多くの試みがある。

開発論研究家の渡辺利夫氏は、ガーシェンクロンの「後発性の利益」命題をインダストリアルリズムの波及と韓国経済に適用し、韓国の工業化について考察している。韓国の工業化過程に対し、「後発性の利益」論が指摘する諸特徴をそなえているかどうかについては、必ずしも意見の一致があるわけではない。ガーシェンクロンのこの「後発性の利益」命題は、はたして現代の後発国の工業化に一般的にあてはまるかという問題提起である。渡辺氏によれば、韓国は後発先進国である日本よりはるかに集中的・系統的な技術移転によって、自動車産業をはじめ鉄鋼業、造船業、石油化学産業、電子産業などを創出し発展させてきた。その成長率は時として日本より速く、ガーシェンクロンの世界的象徴とさえ見なされている。渡辺氏は『現代韓国経済分析——開発経済学と現代アジア——』のなかで、「韓国の経済発展は、輸出指向工業化のもとで実現され、後発性の利益を豊富に享受しえた」と記述している。また、技術革新の「バックログ」(backlog, 備蓄)の利用に加えて、先進国からの資本移転の利用も「後発性の利益」として論じている<sup>(17)</sup>。

特定の国の産業または企業が、一定の期間にわたって、その技術能力をどのように形成していったかという、技術史家の中岡哲郎氏による「歴史的技術形成」の研究は、韓国の急速な工業発展によって、開発論の焦眉の課題が現われていることを分析した。中岡氏は、この「歴史的技術形成」の課題を「いわゆる“後発性の利

益」と中進国の技術的追いつき過程」という問題意識から検討している。ガーシェンクロンの「大発進」(a sudden great spurt, 突然の大発進)論について、後発国の工業化課程で、先進国による技術移転と後発性の利益を結びつけることは、なるほど不当ではなかったが、ガーシェンクロンの19世紀についての分析を、それ以後の技術の変化を考慮せず、そのまま普遍化してよいかという点に疑問を提起している<sup>(18)</sup>。さらに視点を広げて、現代の発展途上国一般を見ると、この命題は普遍的には当てはまらず、先進国の最新の技術は、発展途上国の経済環境に移しかえられると、きわめて低い効率しか発揮しない、と指摘している<sup>(19)</sup>。

ところで、こうした中岡哲郎氏および渡辺利夫氏の「後発性の利益」の議論に対し、韓国の工業化とくに韓国資本主義の構造的分析について、中川信義氏は「アジア新工業化」の「周辺性または後発性の利益」として明らかにしようとする。前述したように、ガーシェンクロンの「後発性の利益」論が先発・後発という時間軸のみを中心に構想された一般的モデルであるのに対して、「周辺性または後発性の利益」論の独自性は、時間軸と空間軸を同時にとらえる歴史モデルを設定した点にあるという。

これに対し平川均氏(「中川報告へのコメント」経済理論学会年報第34集、青木書店、1997年、所収)は、「周辺性の利益」の「周辺」について、単なる空間的なものなのかと疑問を呈し、むしろ「周辺性の利益」というより、金泳鎬氏が主張した「第四世代工業化」<sup>(20)</sup>というよ

(17) 渡辺利夫『現代韓国経済分析——開発経済学と現代アジア——』勁草書房、1982年、4～17ページ。

(18) ガーシェンクロンの議論は、19世紀ヨーロッパの後発諸国の工業化過程の比較を通じて導かれたものであり、そこでの先発国イギリスと、後発国として扱われた諸国との技術水準の格差は、最後発国ロシアの場合ですらそれほど大きくなかった。中岡哲郎「いわゆる“後発性の利益”と中進国の技術的追いつき過程(上)」(大阪市立大学『経済学雑誌』第87巻第2号、1986年。

(19) これらの理由は、労働者の熟練や設備の保守能力といった問題だけでなく、原料やエネルギーの供給体制、部品の在庫管理や予算システム、購買能力、さらには通信や交通の体系、関連産業の未発達、場合によってはその国の文化や政治体制にまで及ぶのである。中岡哲郎「技術形成の国際比較のために」(同編『技術形成の国際比較』筑摩書房、1990年、6ページ)。

(20) 金泳鎬『東アジア工業化と世界資本主義——第四世代工業化論』東洋経済新報社、1988年、10～30ページ。



うな世代論的視点が重要ではないかとコメントした。さらに韓国資本主義がアジア資本主義の典型モデルであって、その発展が「周辺性の利益」より実現したとすれば、中心-半周辺-周辺の国際構造は東アジアではどのように扱われるべきかと質問した。

金泳鎬氏の研究では、戦後韓国の急速な経済発展（「新工業化」）は、20世紀の後半期に、インダストリアルイズムの世界化の「第四世代工業化」として位置付けられる現代アジアの工業化のなかにあって、国家と国内資本（財閥企業）と外国資本の三者を担い手とし、工業製品の輸出拡大を通じて推進されているアジア NIES 型の工業化であると指摘している。「第四世代工業化」論は、工業化の世界史を扱っているという意味では確かに重要な貢献であった。しかし、金氏は、「新工業化」を世代論から分析している点で工業化一般史に近い研究である。

平川均氏のコメントに対し中川信義氏は、つぎのように反論する。「中心・周辺関係」はなにも「支配・従属関係」のみに一元化する必要はなく、空間的意味でも用いられるものであり、「周辺性の利益」について、韓国資本主義にとっての日本経済の高度成長の役割を重視している。日本の高度成長を支えた戦後日本の再生産構造の中心軸は、高い技術と低賃金との結合という日本の国際競争力の強さであった。同様に韓国経済にもこの中心軸と同じ国際競争力が存在している。また、韓国資本主義は言語、歴史、文化、宗教など日本とは異なるが、戦前の財閥、戦後の国家主導の経済運用などの歴史的継承の

点で日本の資本主義に近い、と指摘している。

さらに中川信義氏は、「アジア新工業化（資本主義化）」を支えたのは、第一に、日本という資本や技術の供給国の周辺に位置する「周辺性の利益」、第二に、新工業化の担い手<sup>(21)</sup>（国家・国内資本・多国籍企業の三者）相互間の「多国籍同盟」、第三に、「アジア太平洋トライアングル貿易・投資・技術移転」とくに「対日機械・部品輸入＝対米製品輸出」と自動車・電気・鉄鋼などのグローバル産業という枠組みであると主張している。

要するに、韓国自動車産業は、「新工業化」の産業的担い手としてのアッセンブリー（組立て）生産形態をとり、量産（マスプロ）によるコスト削減効果が大きい、グローバル産業であり、国家主導型の産業構造を持っている。例えば、1979年の第二次石油危機後自動車各社は、過剰設備を抱えて大きな損害を被ることになった。自動車生産は、1980年には国内外の不況にともなって前年対比39.8%も減少し、また、生産の稼働率も、1980年に40%以下と大幅に低下した。このような大幅な稼働率の低下や資金の圧迫などといった諸問題を克服するために、政府は1980年8月20日に自動車産業の再編を目的とした「8・20措置」と、1981年2月28日に「自動車工業の合理化措置」として「2・28措置」などを実施したのである<sup>(22)</sup>。

また、韓国自動車産業は、「新工業化」の理論的枠組みの一つである「アジア太平洋トライアングル貿易」の構造を持っている。現代自動車のカナダ市場進出をはじめ自動車各社は、対

(21) 「アジア新工業」の担い手は、例えば19世紀イギリスの「旧工業化」の担い手とは異なり、国家と国内資本と多国籍企業の三者が相互にアライアンス（提携または同盟）を組んでいることである（アライアンスの二つのタイプ、類型（国家主導のアジア型アライアンスと多国籍企業主導のラテンアメリカ型アライアンス））。

(22) 「8・20措置」は、重化学分野における投資調整を行なうことで、集約化および専門生産体制を図り、自

動車産業を再編させる目的があった。これに対し、「2・28措置」は、①乗用車生産を現代自動車とセハン自動車に二元化して競争体制を維持すること、②起亜産業と東亜自動車を統合して車種別の専門生産体制を強化すること、③二輪車生産は大林工業と曉星機械工業に二元化することであった。『起亜50年史』起亜自動車(株)、1994年、pp. 239-247。



北米輸出を中心に、生産能力面で規模の経済効果ある程度享受できるようになった。地域別輸出台数を見ると、全地域の輸出に占める対北米輸出の割合は、86年に87.6%、88年には89.1%と、その比率は非常に高い<sup>(23)</sup>。

とくに、『現代自動車史』や『起亜自動車史』などから明らかにされる韓国自動車産業における比較優位の創造の課題は、1980年代以後高度成長によって、結局、検証されたのである<sup>(24)</sup>。第二次石油危機後、IBRD (International Bank for Reconstruction and Development, 国際復興開発銀行) と一部の政策立案者および研究者から、当時の国際分業論に即して韓国自動車産業が先進自動車メーカーに比べて国際的な比較優位を持つことはできない、という比較優位困難論が提起された。しかし、自動車各社は、戦後産業化に成功して国際競争力を確保できた日本の自動車産業の例を取り上げ、比較優位の創造を強調し、韓国自動車産業の必要性を指摘した。

#### 4 「ポストアジア新工業化」<sup>(25)</sup>と「世界的集中・集積」論

韓国資本主義は、1996年末 OECD (経済協力開発機構) に加盟することで、70年代後半以降二十数年間にわたる NICS、NIES (新興工業諸国・地域、新興工業経済諸国・地域) から脱却し、「先進資本主義国」へ移行するという発展期を迎えている<sup>(26)</sup>。

1980年代に「アジア新工業化」として「アジ

ア太平洋トライアングルトレード」のもとで発展してきた韓国自動車産業は、90年代以降「ポストアジア新工業化」とくに「ポストトライアングルトレード」による市場の多角化が進み、ヨーロッパ地域への輸出がアメリカを上回り、かつトリプル・アライアンス (国家、ローカル資本、多国籍企業) 関係の解体が始まった。

1990年代以降、韓国の自動車メーカーは、対北米のみならずアジア、東欧地域などに進出し、多国籍企業化によって新たな役割を担う企業に変化しつつある<sup>(27)</sup>。また、多国籍企業による「世界的集中・集積」のなかで、再編成されている。

世界の多国籍自動車産業は、1990年代以後クロスボーダーな M&A (Mergers & Acquisitions, 企業合併・買収) およびコーポレート・アライアンス (Corporate Alliances) の進行により世界的集中・集積が行なわれている<sup>(28)</sup>。1998年11月のトランスアトランティック (trans-Atlantic) な、すなわち大西洋をまたぐダイムラークライスラー (DaimlerChrysler) の合併にはじまり、フォード (Ford) によるボルボ (Volvo) の買収、99年ルノー (Renault) の資本参加を伴う日産自動車への経営参加、そして2000年 BMW に買収された Land Rover など、多国籍自動車メーカーの「戦略的提携」(strategic alliance) を意図した世界的再編成である。

こうした世界自動車産業の再編成と韓国資本主義の新たな段階への移行といううねりのなかで、韓国自動車産業は1997年の IMF 危機を経て、新たな局面に直面している。

再編成された。

(23)『韓国ノ自動車産業』韓国自動車工業協会、各年版。

(24)『現代自動車史』現代自動車(株)、1992年、pp. 164-165。

(25)1996年の OECD 加盟後起った97年 IMF 経済危機によって、韓国経済の構造改革とくに財閥の解体やビッグディール (大規模事業交換) が進行しているが、本稿でのポスト新工業化の「ポスト」は、この構造転換期を基準にしている。さらに、自動車産業においては1997年の IMF 経済危機後「新ビッグスリー」体制に

(26)中川信義「韓国経済訪問記——1979年3月～2000年6月——」(大阪市立大学経済研究所『季刊経済研究』第23巻第4号、2001年3月、51～52ページ)。

(27)『韓国ノ自動車産業』韓国自動車工業協会、各年版。

(28)中川信義「クロスボーダーな M&A (企業合併・買収) およびアライアンスと自動車産業の世界的再編成——世界的集中・集積序説——」(『証券研究年報』第15号、2000年12月、75～76ページ)。

韓国自動車産業は、IMF 危機まで「旧ビッグスリー」（現代自動車〔現代精工〕、起亜自動車〔亜細亜自動車〕、大宇自動車〔大宇造船（1994. 10、大宇重工業に商号変更）〕）を中心に、その他財閥系として双龍自動車やサムソン自動車の5社であった。そのうち、双龍自動車は1998年2月に大宇自動車に株式譲渡されて大宇グループの傘下に入り、起亜自動車は99年3月の国際入札を経て現代自動車に売却された。韓国自動車メーカーのなかで最大規模の海外拠点を持っている大宇自動車は、1998年7月に経営破綻、2000年11月に事実上倒産し、法廷管理（会社更生法に相当）下で、2001年9月GMに買収された。残るサムソン自動車も、2000年3月にRenaultに買収され、Renaultサムソン自動車として再建、将来的には釜山工場で50万台規模の生産を目指し、アジア市場への輸出拠点としての経営戦略を展開している。

その結果、「旧ビッグスリー」を中心に展開してきた韓国自動車産業は、「新ビッグスリー」（現代自動車、GM—大宇自動車、Renaultサムソン自動車）に再編成され、「旧ビッグスリー」のうち独立を維持しているメーカーは、現代自動車1社になっている<sup>(29)</sup>。

このような転換期にある韓国自動車産業についての研究は、「アジア新工業化」の理論的な枠組みだけでは論じられず、「ポストアジア新工業化」としてのアプローチ、すなわち1990年代後半からはじまった多国籍自動車産業のクロスボーダーなM&Aおよびアライアンスの進行に伴う「世界的集中・集積」論を、韓国資本主義とその国際環境という新たな理論的なアプローチとともに、同時に分析しなければならないことが緊要かつ重大な課題となる。

## 5 結びにかえて

世界自動車産業におけるダイナミックなウェーブのなかで、韓国自動車産業は、1960年代以降現代的な産業として発展をはじめ、国内外を取り巻く経済環境のなかで、いく度かの荒波を経験した。そして21世紀初頭の現在、「旧ビッグスリー」体制の解体という新たな局面を迎えている。その荒波とは、まず、1979年の石油危機、および80年代の産業構造高度化の失敗、そして97年のIMF経済危機などである。

とりわけ、1970年代後半以後韓国資本主義の発展様式、すなわち日米からの外資導入による財閥の「資本蓄積」、そして財閥系企業の日米を中心とする外国技術導入による「技術集積」の過程、とくにその再生産構造は、「アジア新工業化」とくに「アジア太平洋トライアングルトレード」の産業的担い手として韓国自動車産業を規定することになった。

1997年の通貨危機は、日米欧などの先進資本主義多国籍企業による部品生産および組立生産の基地に編入されることなく、独自の国際規模の大量生産体制を構築し成長してきた韓国自動車産業に再編成をよぎなくさせる契機となった。すなわち、世界自動車産業によるM&Aの再編成といううねりのなかで、「ポストアジア新工業化」として韓国「旧ビッグスリー」体制の解体と、「新ビッグスリー」（現代自動車—ダイムラークライスラー〔DaimlerChrysler〕、ゼネラル・モータース〔General Motors, GM〕—大宇自動車、Renaultサムソン自動車）体制の登場である。

また、1990年代後半以後韓国自動車産業は、多国籍企業化を進行させ、新たな役割を担う企業へと変化をとげつつあり、その一方で自動車

(29) 中川信義・金正一「韓国自動車部品メーカー実態調査報告書（2000年6月20日～7月1日）」（大阪市立大

学経済研究所『Working Paper Series』No. 0101、2001年3月、3～5ページ。

部品生産のモジュール化が進むなかで部品業界は再編成されている。

こうした韓国自動車産業についてのアプローチ（大阪市立大学商学博士論文）は、競争構造分析、動態的模型、雁行形態論、および後発性の利益論などにユニークな分析を示してきた。しかし、取り上げた新旧先行研究では、少なくとも韓国自動車産業における再生産構造や「ビッグスリー」体制を中心とした企業間分業関係、とくにグローバルソーシングおよびモジュール化による部品調達システムについて十分には検討されてこなかった。

本稿では、こうした観点から、大阪市立大学経済研究所の国際経済研究グループが追究してきた「アジア新工業化」（1970年代以後の資本主義化や市場経済化）論と、中川信義氏のいう「多国籍企業と世界的集中・集積」論とをもって、新たに「ポストアジア新工業化」論と韓国自動車産業分析とを結合できるものと推察する。

## 6 参考文献

中村静治『現代自動車工業論』有斐閣、1983年。  
Deutsches Museum, *Automobile*, 1989.  
下川浩一「自動車」（米川伸一・下川浩一・山崎広明『戦後日本経営史 第Ⅱ巻』東洋経済新報社、1990年、所収）。  
林正樹・坂本清編著『経営革新へのアプローチ』八千代出版、1996年。  
中川信義「韓国における国家資本主義的構造——再生産構造と貿易構造——」（尾崎彦朔・奥村茂次編『第三世界と国家資本主義』東京大学出版会、1980年、所収）。  
中川信義「東アジア新興工業国としての韓国経済」（奥村茂次編『アジア新工業化の展望』東京大学出版会、1987年、所収）。  
中川信義「相互依存世界における韓国の新工業化」（関寛治・西口清勝編『アジア太平洋新

時代と日本』法律文化社、1992年、所収）。  
金泳鎬『東アジア工業化と世界資本主義』東洋経済新報社、1988年。  
現代自動車『現代自動車史』1992年。  
任千錫『日本自動車産業ノ競争力強化ト下請分業生産ノ役割』KIEP（対外経済政策研究院）、1993年。  
車東世・金光錫編『韓国経済半世紀—歴史的評価ト21世紀ビジョン』KDI（韓国開発研究院）、1995年。  
伊丹敬之他4人編集『競争と革新——自動車産業の企業成長』東洋経済新報社、1988年。  
中川信義「世界市場論と現代資本主義」（林直道編著『現代資本主義論集』青木書店、1994年、所収）。  
水野順子著『韓国の自動車産業』アジア経済研究所、1996年。  
中岡哲郎『自動車走った一技術と日本人』（朝日百科「歴史を読みなおす」シリーズ24）朝日新聞社、1995年）。  
Altshuler, A., Anderson, M., Jones, D., Roos, D & Womack, J, *The Future of the Automobile*, Cambridge, MA: MIT Press, 1984年（中村英夫・大山晃人訳『自動車の将来』日本放送出版協会、1984年）。  
Daniel R., James P. W & Daniel T. J, *The Machine that Changed the World*, Macmillan Publishing, 1990年（沢田 博訳『リーン生産方式が世界の自動車産業をこう変える。』経済界、1990年）。  
Amsden, A. H., *Asias Next Giant: South Korea and Late Industrialization*, Oxford Univ. Press, 1989.  
Lipietz, A., *Towards Global Fordism?*, *New Left Review*, No.132, 1982.  
Lipietz, A., *Mirages and miracles*, Verso London, 1987.  
洪長杓『韓国デノ下請系列化ニカンスル研究』

ソウル大学大学院経済学博士学位論文、1993年。

中川信義「日本多国籍企業とイントラ・アジア貿易」（同編『イントラ・アジア貿易と新工業化』東京大学出版会、1997年。

中川信義・金正一「韓国自動車部品メーカー実態調査報告書（2000年6月20日～7月1日）」（大阪市立大学経済研究所『Working Paper Series』No.0101、2001年3月）。

中川信義「アジア新工業化と日米経済」（同編『アジア新工業化と日米経済』東京大学出版会、1990年。

渡辺利夫『現代韓国経済分析——開発経済学と現代アジア——』勁草書房、1982年。

中岡哲郎「いわゆる“後発性の利益”と中進国の技術的追いつき過程（上）」（大阪市立大学『経済学雑誌』第87巻第2号、1986年。

中岡哲郎「技術形成の国際的比較のために」（同編『技術形成の国際比較』筑摩書房、1990年、所収）。

金泳鎬『東アジア工業化と世界資本主義—第四世代工業化論』東洋経済新報社、1988年。

『起亜50年史』起亜自動車(株)、1994年。

『韓国ノ自動車産業』韓国自動車工業協会、各年版。

『現代自動車史』現代自動車(株)、1992年。

中川信義「韓国経済訪問記—1979年3月～2000年6月」（大阪市立大学経済研究所『季刊経済研究』第23巻第4号、2001年3月）。

『韓国ノ自動車産業』韓国自動車工業協会、各年版。

中川信義「クロスボーダーなM&A（企業合併・買収）およびアライアンスと自動車産業の世界的再編成—世界的集中・集積序説—」（『証券研究年報』第15号、2000年12月）。

中川信義・金正一「韓国自動車部品メーカー実態調査報告書（2000年6月20日～7月1日）」（大阪市立大学経済研究所『Working Paper Series』No.0101、2001年3月）。

『金融機関の不実債権整理と構造調整の方向に関する研究』韓国産業銀行調査部、1998.7。

植田浩史「日本的サプライヤー・システムとは何だったのが」（同編『日本企業システムの再編』東京大学出版会、2003年、所収）。

藤本隆宏「日本型サプライヤー・システムとモジュール化—自動車産業を事例として」（青木昌彦・安藤晴彦編著『モジュール化—新しい産業アーキテクチャの本質』東洋経済新報社、2002年、所収）。

