

自動車産業政策関連年表

権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア 経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) http://www.ide.go.jp
シリーズタイトル	研究双書
シリーズ番号	469
雑誌名	韓国の自動車産業
ページ	209-211
発行年	1996
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00012858

〔自動車産業政策関連年表〕

-
- 1962年 4月 自動車工業5カ年計画：大中型車、小型車の組立工場とディーゼルエンジン工場をそれぞれ1工場指定
- 5月 自動車工業保護法制定(1967年12月31日廃止)：外国車の輸入制限、関税に関する規定を制定
- 1963年12月 自動車工業一元化方案
- 1964年 8月 同上法案廃棄：廃棄により後に現代自動車や亜細亜自動車が参入
- 8月 自動車工業総合育成計画：現在稼働中の工場を中心に既存の部品メーカー75社を系列化し新進自動車工業に供給
- 1965年 1月 国産化3カ年計画(1967年までに国産化率90%)
- 1967年 3月 機械工業振興法
- 4月 自動車製造工場許可基準確定：先進国との技術提携をした企業など。しかし、基準に合った企業は新進自動車工業だけであった
- 8月 大統領、自動車工業育成を特別指示
- 12月 商工部、自動車3元化施策を発表
- 1969年12月 自動車工業育成基本計画：第一段階を小型乗用車の国産化率が35%に達した67年から69年を自動車工業発展の第一段階とみなす。70年から73年を第二段階として、機械部品工場、エンジン鋳物工場、車体プレス工場などを建設し、小型乗用車の完全国産化。74年から76年を第三段階とし完全国産化を達成した小型車を単一化し量産体制を確立し、価格の国際水準化を目標にする。このため部品の輸入を抑制する。部品工場の建設と部品工業の系列化と専門化を重点に置く。単位品目別の国産化比率は30%から認定。完成車メーカーの分野は、組立、エンジン加工・組立、エンジン鋳物、クラッチ組立、変速機組立
- 1970年 1月 自動車工業基本育成計画(自動車工業3元化)
- 1972年 1月 群小組立工場閉鎖措置
- 1973年 1月 重化学工業政策を宣言
- 6月 長期自動車工業育成計画樹立：いわゆる国民車計画。100%国産化の1500cc以下の小型車を製造して1980年代初めに自動車生産を50万台にする計画を発表
- 10月 自動車4元化体制確定
- 1974年 4月 長期自動車工業育成計画
- 1975年 1月 初めて自動車部品の国産化対象品目と企業の選定を行なった

- 1976年 自動車部品系列化育成対象業種指定拡大
- 1977年11月 自動車産業を輸出産業として指定
12月 自動車関連中小企業系列化促進法
- 1979年1月 自動車産業を10大輸出戦略産業に指定
- 1980年8月 自動車工業統合措置：乗用車は現代自動車に絞るなど
- 1981年2月 自動車工業合理化措置：乗用車は現代自動車とセハンに2元化
- 1981年7月 機械工業振興基本計画公告（自動車部品に輸出産業化、小型乗用車輸出戦略）
- 1984年2月 現代に大型ディーゼルエンジン生産許可
- 1985年9月 商工部は輸入自由化の時期を予告（2000cc以上は87年から、以下は88年から）
- 1986年6月 工業発展法により自動車工業を合理化業種に指定：乗用車の生産部門を3社に。商用車の生産制限を部分的に解除。車種生産制限の全面的自由化、89年からは新規企業の参入も可能。主要機能部品の専門生産体制の強化。完成車メーカーは、エンジン、車体、駆動装置、専門部品メーカーは、商用車用エンジン、駆動装置
- 1987年1月 自動車工業合理化措置（1981年2月28日）解除により全車種の生産が自由化。起亜産業が乗用車の生産に参入
6月 大中型自動車輸入自由化
- 1988年1月 自動車輸入関税50%から40%に引下げ
3月 自動車輸入関税40%から30%に引下げ
4月 小型車の輸入自由化（日本からは例外）、この結果全車種の原則的自由化達成
- 1989年1月 自動車輸入関税30%から25%に引下げ
7月 自動車合理化措置を完全に解除
- 1990年1月 自動車輸入関税25%から20%に引下げ
3月 起亜産業、起亜自動車と社名を変更
7月 自動車電子化システムを先端産業として指定
9月 自動車部品総合技術研究所設立
- 1991年5月 大宇造船、自動車産業に参入
- 1992年1月 自動車輸入関税20%から17%に引下げ
6月 三星重工業、日産ディーゼルと技術提携で大型商用車生産に参入
10月 双龍、ベンツと技術提携
11月 大宇自動車、本田と大型乗用車の技術提携
ベンツ、双龍と資本提携し5%の資本を取得
12月 大宇自動車、GMが所有する自社株式を買い戻し提携関係を解消
ハラン重工業、フィアットとの技術提携で大型トラックの生産に参入

- 1993年 1月 自動車輸入関税17%から15%に引下げ
- 1994年 1月 自動車輸入関税15%から10%に引下げ
- 4月 三星、日産と乗用車生産の技術提携
- 10月 大宇重工業、大宇造船を合併
- 11月 通商産業部は三星の乗用車生産参入を許可
- 1995年 1月 輸入乗用車、市場開放幅を拡大。自動車輸入関税10%から8%に引下げ。7000万ウォン以上の乗用車に対する取得税を15%から2%に引下げ。販売店舗網などの規制を廃止
- 2月 通商産業部、自動車産業中長期発展計画（X-5プロジェクト）を策定
- 8月 通商産業部、自動車産業長期発展戦略を発表
- 9月 米韓自動車交渉妥結
- 12月 自動車生産世界第5位に
- 12月 通商産業部、産業分野1996～2005年期間の中長期発展ビジョンおよび戦略（案）発表

（出所および参考資料） 韓国産業経済技術研究院『自動車工業の問題点と育成方向』（韓国語）1982年、287～296ページ。

韓国産業研究院『自動車産業長期発展構想』（韓国語）1990年、189ページ。

国際経済研究院『自動車部品工業の構造分析』（韓国語）1980年、131～136ページ。

全国経済人連合会『韓国の主要産業』（韓国語）1991年、688ページ。

全国経済人連合会『韓国の自動車産業』（韓国語）1996年、449～457ページ。