

索引

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	219-226
発行年	1996
出版者	アジア経済研究所
URL	http://hdl.handle.net/2344/00012860

索引

検索の便宜からすべて日本語の五十音順に配列した

〔あ〕

R&D 98-101, 128, 181, 205
R&D投資 99, 181
R&D投資比率 100
アカディア 26, 92, 96
アクセント 109
曙ブレーキ 118
亜細亜自動車 23, 25-6, 132, 184-6, 209
アバンテ 109
アメリカ軍の払下げ車輛 181
αエンジン 109

〔い〕

池田正孝 60, 89, 212
いすゞ 26, 180
いすゞ自動車→いすゞ
一元化方案 183-4, 209
一次協力企業 61, 63, 77-8
一次下請けメーカー 61, 88
一部品一工場 76, 185, 190, 193
一般国産化資金 198
一般融資 201
イニシャルペイメント 119

〔う〕

売上高利益率 168-77
ウルサン工場 186

〔え〕

エクセル 5, 24-5, 29-32, 96-7, 109
エラントラ 24, 29, 31, 97
円高 *i*, 5, 19, 23, 28-9, 54-5, 59, 89

-90, 154, 163, 177-8, 205-6, 213

〔お〕

OEM輸出 23
OECD 33-4, 206-7
大型自動車「暫定組立工場」8社 184
OJT 129
大野耐一 131
オペル 26
親企業分散型 64, 68-73, 76-8, 81, 83,
85-6, 88, 114, 120-1, 123, 134, 139
-40, 142, 145, 147, 160, 162-3,
190, 192-3, 195-6
親企業分散型の部品メーカーの振興 190
親企業分散型部品メーカー 68, 192-3,
195
オンライン化 135

〔か〕

階層分化 61
外注 39, 60, 66-7, 86-8, 141, 157, 213
外注依存度 60-1
外注システム 60
開発期間短縮 103
価格競争力 7-9, 29-30, 33, 37, 54-5,
111, 113, 155, 157, 161-3, 167, 185,
205
加工技術 8, 10, 41, 111, 117
過剰投資 10, 46-7, 49, 112, 167, 171,
187
過剰な設備投資 8
寡占支配 20, 172, 177, 187
寡占的支配 12, 167-8, 171, 177-8, 180,

190

寡占的な利益 168, 174
 加速的減価償却 199
 過大な投資 13
 河東煥自動車製作所 26
 金型交換時間 112
 金型の交換時間短縮 112
 萱場工業 118
 韓国開発研究院 216-8
 韓国機械工業株式会社 183
 韓国産業銀行 25-6, 108, 116-7, 130,
 186, 201-3, 216
 韓国鉄鋼協会 42
 関西協豊会 88
 関税率 202
 関東協豊会 88
 漢拏重工業 23, 25
 管理技術 7, 12, 39, 49, 64-5, 84, 111,
 117, 131-3, 151, 158, 176, 205

〔き〕

起亜機工 72
 起亜産業 26, 185, 210
 起亜自動車 19-20, 23-4, 26, 67, 72, 91,
 97-9, 132-3, 168-9, 172-3, 185-8,
 191, 194, 210
 起亜精機 72
 機械工業育成 198
 機械工業資金 198-9
 機械工業振興法 198-9, 209
 機械振興協会経済研究所 33-4, 50-1, 213
 技術革新 8, 10, 33-4, 36, 38-41, 44, 46
 -50, 54, 101, 125, 132, 173, 177, 205,
 214
 技術革新効果 8
 技術革新指標 9, 37, 41, 44, 52-3
 技術水準 7, 34, 41, 47, 63, 115, 206,
 213
 技術体系 10, 35
 技術提携 11, 25-7, 92-8, 102, 111, 113,
 117-9, 123-9, 144-5, 154, 161-2,
 184-5, 192, 196, 205-6, 209-11

技術提携の限界 126
 技術提携の罨 102
 技術的優位 158
 技術導入手段 120-2
 技術導入の問題 122
 技術の最適条件の一断面 128
 技術力 3, 7-8, 10, 33, 37, 61, 63, 92,
 113, 117, 126, 143, 146, 162, 189,
 206
 艦装設計図面 102
 機能別の支援 201
 規模の経済 13, 46, 55, 181, 188-9
 規模の利益 55, 180-1
 QCサークル 150-1
 旧ルーチェ 92
 競争原理を排除 181
 競争力 i, 6-11, 13, 29-30, 33-5, 37, 39
 -42, 46, 50-1, 54-5, 60, 84, 111,
 113, 123, 155, 157, 161-3, 167,
 177, 185, 189, 205-6, 213-4, 216-8
 協力会 12, 86, 88, 115, 132-3, 143-4
 協力会の結成 132
 金融の引締め政策 170

〔く〕

クライスラー 5, 20, 28, 60
 繰り返す技術提携 124
 グレンジャー 91, 96-7
 群小組立工場閉鎖措置 185, 209
 軍納自動車専門生産工場 183
 軍用車輛 181

〔け〕

京城精工 26
 系列化法案 184
 系列部品メーカー 60, 195
 KD生産 91, 124-5, 183, 186
 原価の低減 40, 154, 180
 研究開発 98-9, 102, 201, 217
 原材料 7-10, 33, 35-6, 39, 46, 49-50,
 55, 86-7, 91-2, 133, 138, 140-1,
 155-6, 180

原材料の節約 8, 156, 177
 原材料費 7, 37, 98, 176-7
 現代自動車 5, 17-20, 23-5, 28-32, 43,
 47, 67, 72, 91, 94-9, 108-9, 127,
 167-73, 177, 184-8, 191, 194, 202
 -3, 209-10, 214, 217

現代自動車20年史 94, 108, 194, 202, 217

現代精工 23, 25

現代洋行 95

原理的技術 110

原料節約技術 40

〔こ〕

工業団地 71, 186, 193

工業発展法 196, 201, 210

工場アパート 71

工程支配 159

工程内不良品 145-6

購買管理 11, 129

公表国産化率 93, 95

合弁 4, 17-8, 20, 26, 28, 72, 74, 79,
 118-20, 123, 126, 129, 138, 151-2,
 188, 193

合理化措置 17, 188, 210

5・8措置 182

小型自動車組立工場 183

国産化 59, 74, 77, 92-5, 101, 119-20,
 152-5, 184-6, 189-94, 197-8, 201,
 209, 212

国産化指定部品 190

国産化政策 11, 190, 197

国産化率 11, 49, 79, 91-5, 97, 118, 124
 -6, 184-6, 189-92, 194, 209

国内市場の完全自由化 34

国民車 185-6, 194

国民車計画 17, 76, 94, 96, 170, 185,
 187, 209

国民投資基金 199, 201

故障率 30, 32, 54, 157

コスト・ベナルティー 59, 174

コスト・ベネフィット 64, 151

固有技術 110-1, 115, 117, 127-9

コランド 27

コルチナ 25, 97, 194

コロナ 94, 118, 184, 190-2

〔さ〕

在庫管理 133, 136, 139, 141

在庫の圧縮 139, 141-2

再下請け企業 85, 87

最適条件の技術 128

最適生産規模 167

作業標準 123, 150, 152

作業マニュアルの整備 151

サブ・アッセンブリー 61, 67, 77, 79, 88,
 136

産業技術主要統計要覧 98, 109, 216

産業銀行債権発行 198

三次下請け 61, 85, 88

産出当たりの投入原材料の量(M/Y) 36,
 38-41, 43-5, 47-50, 55

三星重工業 23, 25, 210

三星電子 143

暫定組立工場 183-5

〔し〕

GM 17, 23, 25, 28, 60, 96, 98-9, 188,
 192-3, 210

GMコリア 25-6, 185-6, 192, 194

JITシステム 12, 58, 131-3, 135, 141

時間単位 134, 136-8

資金調達 12, 19, 95, 119, 154, 174, 178,
 196, 199

自己資本利益率 12

自己代替(内製)能力 159

自己代替能力 159, 161, 163

内製能力 158

下請けパターン 68

下請け分業構造の概念図 62

実現された技術水準 34

指定工場 189, 191

自動化 35-6, 40-1, 88, 114-6, 133, 149,
 155-7

自動化設備 36, 111-2, 114, 143, 151,

155-7, 178
 自動化率 112, 115
 自動車工業育成総合計画 184
 自動車工業一元化方案 183, 209
 自動車工業協同組合 ii, 67, 69, 89-90, 116, 184, 194-5, 217
 自動車工業合理化措置 188, 210
 自動車工業5カ年計画 183, 209
 自動車工業総合育成計画 189, 209
 自動車工業統合措置 17, 20, 188, 210
 自動車工業保護法 182, 209
 自動車工業保護法施行令 184
 自動車3元化施策 184, 209
 自動車輸出規制 20
 シバルエンジン 182
 シバル自動車 182-3
 シバル車 182
 資本ストック 35
 資本装備率 8, 35, 39, 44, 54
 ジャスト・イン・タイム・システム → JITシステム
 重化学工業化政策 170
 重化学工業化宣言 185, 196
 重化学投資調整 188
 自由化政策 189
 重層的構造 60-1
 週単位 137-8
 熟練技能工 112
 準専属型部品メーカー 68, 88
 昌原機械工業団地 186, 193
 商工中金調査部 68, 89-90, 138, 163, 213
 商工部 ii, 94, 182-4, 191-2, 194, 202-3, 209-10, 217
 承認函面方式 64
 消費者協会 30, 32
 消費者レポート 30-2
 情報の緊密化 135, 142
 乗用車生産の一元化 188
 商用車生産の車種別専門化 188
 人海戦術 35, 38-40, 46, 48-9, 55, 87
 新規参入圧力 181

人材の基盤 127
 新進工業 25
 新進自動車 25-6, 94, 118, 184-6, 189, 191-2, 196, 209
 新進自動車株式会社 → 新進自動車
 人的資源 8, 151
 信用 64, 95, 199, 207, 214

〔す〕

垂直統合 59-60, 190
 垂直統合(系列) 60
 垂直統合の効果 61
 水平的な取引関係 192
 スーパー・マーケット・システム 132
 スクープ 24, 31, 109
 スズキ 26
 ステラ 97
 スポルテジ 97

〔せ〕

政策資金 201
 生産委託 125
 生産管理技術 39, 65
 生産技術 7-8, 10-2, 33, 41, 47, 49-50, 64, 84, 93-4, 96, 101, 110-1, 113, 118, 125, 127, 131, 133, 143, 146, 159, 176, 180, 205
 生産技術の評価 115, 117,
 生産技術のレベル 116
 生産計画の事前通知 133-4
 生産構造 60, 89, 184, 213
 生産工程 40, 73, 85, 88, 103, 121, 149-50, 155
 生産設備機械 36, 38-9, 46, 50, 113, 115, 121, 154
 生産設備機械体系 33, 35, 41, 47
 生産の同期化 61, 134
 生産の平準化 12, 135
 生産品目 73, 76, 88, 135, 139, 162
 生産分業構造 11, 59-60, 64-6, 88
 生産ロット数 77-8
 製造技術 110, 115

製造原価 7-8, 10-1, 33, 36-7, 54, 113,
154, 159, 176-7, 180, 190, 193

世一重工業 72

製品技術 7, 11, 55, 64, 89, 91-4, 96-8,
101, 111, 154-5, 205

製品技術ソース 96

製品設計 63

政府補助 201

設計原価 159

設備当たりの材料装填率(M'/K) 36, 38
-40, 43-50

設備への極めて高い信頼 121

セナラ自動車 25, 183-4

セナラ自動車工業 → セナラ自動車

セハン自動車 26, 186-8

セピア 92, 96-7

潜在的価格競争力 9

潜在的競争力指標 33

全車種が原則的に自由化 202

全数検査 144, 148-50

専属型取引のデメリット 83

専属型取引のメリット 83

専属型部品メーカー 68, 88-9

専属下請け企業 61

専属下請けメーカー 61

専門加工部品メーカー 61

専用化した設備 117

[そ]

総資本回転率 168, 170-1, 174, 176

総資本利益率 168-71, 174-6

総需要抑制政策 17, 170

双龍グループ 27

双龍自動車 23, 25-7, 92, 132

ソナタ 24, 29, 32, 96-7

[た]

第一次国産化計画 119

大宇自動車 17-20, 23-6, 28, 67, 92, 97
-9, 124, 132, 135, 168, 170-3, 187,
210

大宇重工業 23, 25-6, 95, 132, 211

大宇造船 23, 25-6, 210-1

大中型自動車組立工場 180, 183

大中型車の輸入が自由化 202

対日輸入規制措置 6

ダイハツ 26

ダイハツ工業 → ダイハツ

貸与図面方式 64

大量生産技術 8

多種少量生産 131

多台持ち 40

谷浦孝雄 iii, 95, 108, 202-3, 214

谷浦妙子 214

多能工化 40, 156-7

多品種少量生産 138, 167

単位品目別の国産品としての認定 191

単年度取引 63

ダンピングの判定基準 6

ダンピング輸出 6

[ち]

中古車市場 28, 32, 54

中小企業銀行 195, 201, 217

中小企業系列化促進法 59, 71, 79, 147,
154, 190, 194-5, 210

中小企業事業調整法 71

長期自動車工業育成計画 185, 209

長期取引 63, 207

朝鮮戦争 181

直接投資 125

直行率 144

[つ]

月単位 136-8

[て]

提案制度 150-1

ディーゼルエンジン工場 183, 209

低価格販売 172-3

低価格輸出 3, 9, 55-6, 168, 171, 173,
177-8, 202, 205

デザイン・イン 61, 64, 84, 89

デボネア 97

〔と〕

東亜自動車(工業) 27
 東海協豊会 88
 東京機器工業 118
 動作分析 150-1
 東芝 118
 投入原材料量の量 44
 独・寡占政策 13
 独自のモデルの開発 185
 独占体制 168, 186
 特定機械 198
 独立型部品メーカー 68, 147
 特惠関税 19
 トビー工業 118
 トヨタ 29-32, 38, 40, 51, 60, 88, 98-9,
 118, 158, 163, 180, 184, 192, 213
 -4, 216
 豊田工機 88
 豊田工機協会 88
 トヨタ自動車 → トヨタ
 トヨタ生産システム 131
 トヨベツト・クラウン 38
 トランスファーマシン 40, 43, 47
 取引メーカーの二重開発(2社購買) 66

〔な〕

内需依存 9
 中岡哲郎 50, 202, 206, 214
 7・27措置 188

〔に〕

2・28措置 188
 二元化 188
 二次協力企業 61, 63, 77
 二次下請けメーカー 61, 88
 2社購買 66-7, 142
 2社生産体制 187
 2直体制 112, 167
 日産 23, 25-6, 30-2, 60, 98-9, 124,
 127, 180, 183, 210-1
 日産自動車 → 日産

日本からの技術導入比率 120
 日本電装 118
 日本発条 118
 ニュー・グレンジャー 91-2

〔ぬ〕

抜き取り検査 148-9

〔の〕

納期指定 135-9
 納期指定の短縮化 142
 ノン・マニュアル 129

〔は〕

8・20措置 188
 発注比率 143
 発注変更 142
 初の「国産車」 94
 VAN情報網 135
 販売価格 7, 9, 11-2, 28-9, 55, 154, 167
 -8, 170-3, 177-8, 187

〔ひ〕

非価格競争力 7-8, 30, 54
 非競争的市場 12
 低い稼働率 13
 低い自己資本の割合 198
 低い内製比率 60
 非公式の技術提携 118
 日単位 136-8
 1人当たりの資本装備率(K/L) 35-6, 38,
 40, 43-50
 日野 26
 日野自動車 → 日野
 100ppm 144
 ピラミッド(的な重層)構造 11, 60-1
 品質管理技術 65, 117, 151
 品質管理体制 142, 148-9
 品質の作り込み 148-9

〔ふ〕

ファミリア 20, 23, 26, 96, 186

フィアット 184, 210
 VE(価値工学) 37, 39, 49-50, 156
 VA(価値分析) 37, 39, 49-50, 135, 156
 フェスティバ 23, 26, 29
 フォード 23, 25-6, 60, 97-9, 131, 184
 付加価値率 60
 負債比率 196, 198
 藤本 89, 97, 108, 215
 物的生産力 34, 50
 部品の品質保証 135
 プライド 20, 24, 26, 96
 プラザ合意 5, 19
 プリサ 26, 186, 194
 不良品率 143
 ブルーバード 183
 プロモント工場 5, 28
 分工場 159

〔へ〕

平均在庫日数 139-40
 平均在庫量 138-41
 米国三菱自動車販売 20
 平準化 12, 135
 返品率 145-6, 149

〔ほ〕

朴大統領 185
 保護関税 8
 ポテンシャ 91-2
 ポニー 94-5, 97, 186, 194
 ポニー・エクセル 19-20, 25
 保有車輛台数制限措置 182
 本田 26, 26, 30-2, 92, 96, 98-9, 124, 180, 210
 本田技研工業 → 本田

〔ま〕

マツダ 20, 23, 26, 91, 96-7, 180, 185
 -6
 マニュアル 30, 32, 128-9, 151, 155-6
 万都機械 71

〔み〕

三国商工 118
 密接な情報ネットワーク 63
 三菱 18-20, 25, 91, 94-7, 108, 118, 180, 188, 215
 三菱グループ 19, 25
 三菱自動車工業 → 三菱
 三菱社史 97
 三菱電機 118
 ミラージュ 19, 25, 96
 民主化 i, 22, 80, 154
 民需用車輛 181

〔む〕

無競争状態 186
 無検査 144, 148-9
 ムツソ 27, 92
 村尾 158, 164, 216
 無利子の割賦販売 173

〔め〕

メンテナンス 152, 157
 メルセデス・ベンツ 27

〔も〕

モータリゼーション 22
 目標価格 159

〔ゆ〕

優良企業 161, 194
 優良部品メーカー 195
 輸出(に)依存 9, 22
 輸出依存度 22
 輸出自主規制 19
 輸入規制 6, 27
 輸入先多角化政策 182, 189
 輸入車の関税率 202

〔よ〕

要素技術 110
 4 類型 68

〔ら〕

ラインの設計 111

〔り〕

リーン生産方式 136

理研ピストンリング 118

離職率 12, 150

量産規模 35, 39, 41

量産水準 8-10, 38, 41

量産水準と国際競争力 33-5, 37, 40-2,
50-1, 213

〔る〕

ルマン 23-4, 26, 29, 96

〔れ〕

レジェンド 26, 92, 96

連続稼働 112

〔ろ〕

ロイヤリティ 19, 100, 119, 122, 124

労働運動の解禁 i, 84, 173

労働運動の自由化 22

労働生産性(Y/L) 7-8, 10, 33-41, 43-6,
48-50, 113

ロボット 113, 115