

## 第2章

# 輸出不振のアメリカ市場

### 第1節 販売価格

乗用車の輸出の状況を見ると、1986年から88年までの間、韓国車は輸出全体の66～83%がアメリカ市場向けであった。

1985年の円高によって日本車の輸出価格が値上がりし、アメリカのメーカーがこれに便乗値上げをしたので、6000ドル台前半の価格では韓国車と競合する車がなくなり、爆発的に売れたとされている。86年から88年にアメリカ市場で売れに売れたこともあり、韓国車の輸出市場は、アメリカに偏っていた。しかしその後、品質面でトラブルが生じたり、中古車市場での評価が低下し、同じ小型車に属する日本車に比較して中古車販売価格が不利になったりしたために、対米輸出は88年をピークに減少しはじめた。

1993年は、円高による日本車の価格の値上げで、韓国車は若干有利になり、乗用車の輸出台数は56万6000台と、88年のピーク時を初めて僅かに上回った。それにもかかわらず、アメリカ市場のシェアの低下には歯止めがかけられなかった。それにはいくつかの理由がある。具体的に述べると、現代自動車のカナダのプロモント工場が93年7月に操業を中止し、94年に閉鎖になったことがあげられる。同社は、この措置が米クライスラー社のネオンの9000ドルを切る最低価格にも影響を受けたものであると述べている。また、大宇自動車とGMとの合弁を解消したことにより、GMモデルの対米輸出がなくなったことなどがあげられる。

表2-1 韓国車と日本車の価格比較 (単位:米ドル)

メーカー・モデル名	1991年価格	1992年価格	1993年価格
現代 エクセル	6,275	6,595	6,899
起亜 フェスティバ	6,620	6,941	6,941
トヨタ ターセル	6,488	6,998	7,998
マツダ 323	6,899	6,999	7,795
現代 エラントラ	—	8,999	9,799
大宇 ルマン	7,574	8,050	8,154
トヨタ カローラ	8,998	9,418	11,198
現代 ソナタ	10,700	11,150	12,399
本田 アコード	12,545	13,025	14,130

(出所) 韓国産業銀行『韓国の産業』(韓国語) ソウル, 1993年, 392ページ。

1993年のアメリカ市場の韓国車は、輸出台数減少にみられるように、円高にもかかわらず成功しているとは言いがたい状況である。韓国車がアメリカ市場で伸び悩んでいる理由は、価格競争力の低下が顕著で、さらに品質にも問題があったからである。表2-1にみるように、円高になる以前には、日本車と韓国車の価格差はそれほど大きくなかった。91年には、競合する小型車の基本型価格は、トヨタのターセルに対して現代自動車のエクセルは200ドルしか安くなかった。これが、93年になると円高で1000ドル以上の価格差がついて安くなった。同様に92年では、現代自動車のエラントラは、トヨタのカローラに対して400ドルしか安くなかった。これが、93年には約1400ドルほどの価格差がついて安くなった。中型車に関しては、むしろ反対に価格差が縮小する現象が起こっているが、小型車は、円高以前の91～92年にみられた程度の価格差では、日本車にまったく対抗できなかった。このように、販売価格に差がなかった背景には、経営戦略的にも販売価格を低く設定できなかった事情があるとみられる。

品質の点から日本車と韓国車を比較してみよう。

## 第2節 非価格競争力

乗用車は消耗品と違って価格が安いだけで売れる商品ではない。すなわち品質への信頼性が、販売を大きく左右する商品でもある。そこで、アメリカの消費者協会が毎年品質検査を行ない、その結果を「消費者レポート」<sup>(1)</sup>に公表しアメリカの消費者に提供しているのが、韓国車がどのような品質評価をされているのか、その結果からみてみよう。

### 1. 故障率<sup>(2)</sup>

アメリカの消費者協会が、17項目<sup>(3)</sup>にわたり、1988～93年型の同じモデルについてテストした結果、小型車では、最も故障の少ない車はトヨタのターセルであった。ターセルは、平均レベルよりも故障率が低く、評価の対象となった15の小型車モデルのトップであった。またトヨタのカローラは2位、本田のシビックは4位、日産のセントラは7位であった。これに対して、現代自動車のエクセルは平均よりも故障率が高く、評価対象になった小型車15モデルのうち最下位であった。

評価の基準は、エンジン関係など17の項目の故障率についてテストした結果をまとめたものであるが、評価の仕方は、以下の5段階に分けて、5点は故障率が2%以下、4点は2～5%の故障率、3点は5～9.3%の故障率、2点は9.3～14.8%、1点は14.8%以上の故障率というものである。

現代自動車のエクセルは、1988年型から90年型までのデータはそろっているが、91年型のデータは不完全で、評価できない項目が四つある。また92～93年は17項目すべてでデータのない状況である。したがって、評価は88年型から91年型までによるものである。

17項目のそれぞれについて1991年型のエクセルの評価からみると、評価できない項目は、オートマチック・トランスミッション、マニュアル・トラン

スミッション、クラッチ、エアー・コンディショニングの4項目である。残りの13項目のなかで、評価が1になった項目は、ボディ・ハードウェアとボディの保全の二つである。ボディ・ハードウェアの細分類項目には、窓、ドア、シート・メカニズム、ロック、安全ベルト、サンルーフ、ガラス、ワイパーが含まれる。またボディの保全には、空気の気密性、隙間、雨漏りや空気漏れ、窓のガタつきや騒音、ボディのガタつきやキシミが評価の対象項目となっている。評価が2となった項目は、電気系システムで、その細分類項目は、スターター、オルタネーター、バッテリー、スイッチ、コントロール、計器、ライト、ラジオ、クラクション、付属モーター、電気系統の配線が含まれる。評価が3であった項目は、排気システムとステアリング（操舵性）／サスペンション（懸架）である。評価4は、エンジン、冷却システム、燃料システム、点火システム、ブレーキ、ボディの錆びである。

1991年に評価4の項目は88年には評価が1であった。90年に3に上昇し91年には4に上昇しており、改善が著しいが、作りの良い車を知っている人には、よほどの価格差がなければ再び購入させるのは難しいかもしれない。

## 2. 安全性<sup>(4)</sup>

また同じ「消費者レポート」では、衝突テストによって、ドライバーと乗客の安全性について、5段階の評価を発表している。評点の内容は、5：安全または負傷しても軽い、4：負傷しても中程度、3：確実に負傷し、重傷の可能性が高い、2：重傷または致命傷、1：致命傷、というものである。日本車からみると、本田技研工業(以下、本田と表記)のシビックはドライバーが3、乗客は4。日産自動車(以下、日産と表記)のセントラとトヨタ自動車(以下、トヨタと表記)のターセルは、ドライバーが4、乗客は5である。他方、現代自動車の小型車エクセルは、ドライバー4、乗客5、同じく現代自動車の小型車スポーツタイプのスクープは、ドライバー3、乗客5、という結果になっている。エラントラはデータが不十分であったので評価がない。

韓国車の安全性は、ここ2年くらいの間に画期的に改善されてきている。

### 3. 中古車への評価<sup>(5)</sup>

消費者協会の行なう各種テストの結果から判定される総合的な信頼性は、1から5の5段階評価によって示される。5が最も高い評価であり、消費者協会が薦める車でもある。3が普通、1が最も低い評価であり、消費者協会が薦めない車である。上述してきた小型車の各モデルに対しては、トヨタ車と本田車が5、日産車は4という判定である。これに対して韓国車は故障率の評価が最低であったことが影響して1という評価であった。こういった検査結果を踏まえ「消費者レポート」は、信頼できる中古車と避けるべき中古車の名前を公表している。信頼できる中古車には、残念ながら韓国車はリストアップされていなかった。同じ価格帯の日産とトヨタの車はリストアップされている。反対に、避けるべき中古車として、現代自動車の小型車のエクセル88～92年型と中型車のソナタ89～92年型がリストアップされている。

以上みたような評価により、アメリカ中古車市場では車を買いかえようとする、韓国車は日本車に比べて不利な評価を受けるので急激に輸出が落ち込んでいった。

〔注〕 \_\_\_\_\_

- (1) *Consumer Reports*, Consumers Union of U. S., Inc., April 1994.
- (2) *Ibid.*, p. 279.
- (3) 17項目とは、以下の項目である。①エンジン、②冷却システム、③燃料システム、④点火システム、⑤オートマチック・トランスミッション、⑥マニュアル・トランスミッション、⑦クラッチ、⑧動力伝達系路、⑨電気系システム、⑩ステアリング/サスペンション、⑪ブレーキ、⑫排気システム、⑬ボディの錆び、⑭塗装・仕上り、⑮ボディの保全、⑯ボディ・ハードウェア、⑰エアークンディショニング。
- (4) *Consumer Reports*, p. 253.
- (5) *Ibid.*, p. 269.