

## 第4章

### 仮説の提示

第1部では、韓国車の現状について、まず生産の増加と輸出市場におけるその伸びと停滞について概観したが、個別の輸出市場であるアメリカ市場での価格と非価格競争力という点から輸出が伸びた後に停滞する理由をみた。アメリカ市場における韓国車は、日本車に比較して価格競争力があるとはいえず、品質に対する評価は、故障率が高く、安全性にも問題があり、中古車市場における評価が低いので非価格競争力はないという結果であった。

確かに、韓国内では、車を購入してすぐに故障するという事例を筆者も韓国滞り期間中に随分見たり聞いたりした。例えば、購入したのち1週間して雨が降ったところ、窓から雨が大量に入ってきたとか、購入して数カ月後にクーラーを入れたところ効かなかったという話は日常茶飯事であった。それらの修理を含むアフターサービスは充実していなかったため、消費者は泣き寝入りするしかなかった。その後アフターサービスは随分改善されてきているようであるが、なにつけても売り手が圧倒的に強い国内市場においては、品質に関する企業側の意識は低い。

価格は、円高で日本車が値上げをすれば相対的に価格競争力が生じるものの、円高以前の1992年では、日本車よりもむしろ価格が高い韓国車もあり、価格競争力があるとはいえなかった。そこで、製造原価を決定する生産における技術革新の有無からみると、設備投資は需要を超えて過剰に行なわれているということが統計的にも示された。設備投資が需要を超過して行なわれているので、投資をしたときには1人当たりの資本装備率が向上するものの、

需要が拡大してくれば労働者が増加し、人海戦術的な対応がみられ、日本が労働力を減らしていったのとは異なる結果となった。また産出当たりの投入原材料の量 ( $M'/Y$ ) の顕著な低下がみられず、生産性の上昇は緩やかなものであった。それは設備投資が有効にいかされていないことを示唆している。

その理由を考えると、自動車産業は需要を超えた設備投資をするものの、その設備を使いこなす技術が不足しているということである。すなわち設備を使いこなす技術者や人材が育っていないということである。それは、完成車メーカーだけの問題ばかりではなく、部品メーカーをも含めた産業全体の問題である。つまり、せっかく設備投資を行ってもそれを充分活用する技術がないということが第一の仮説として考えられる。この検証は、第2部で行なう。

なぜ、過剰な設備投資を行ないコスト高にもかかわらず、1984年から88年まで低価格輸出できたのかが次に生じる疑問である。それは85年の円高だけでは説明できない。その理由の一つに、設備を使いこなす技術がなくても、国内市場を保護し寡占的に支配しているために販売価格の設定によって企業としては十分に利益を得たということが考えられる。また、政府の規模の経済と設備への過剰な信頼が、企業の過剰な投資を奨励していることも見逃せない。政府は、自動車に限らず、需要を無視した大規模投資を奨励し、それが価格競争力を形成すると確信している。それが設備に対する過信となって逆にコストを押し上げている可能性もあるが、それも国内市場が保護されかつ寡占的に支配されているので、問題として顕在化しない。

韓国政府および企業は、最新の製品技術を海外から導入して、その製品を製造するための最新の設備を海外から輸入することが最も重要な成長戦略であると考えてきた。設備を導入する韓国では、最新の設備に力点が置かれるあまり、それを十分に使いこなすことができるかどうかは二の次であった。そして実際にも、工場のなかには稼働していない最新の設備をよくみかけるのである。

設備を過信した政府の規模の利益の追求は、国内市場を輸入から保護し、

企業が寡占的に国内市場を支配することを許した。その結果企業は、品質や価格の競争を経験する機会がなかった。そのため、企業はコスト・ダウンを考える必要もなく、品質の競争をする必要もなく、外国技術や設備に依存して国内で利益をえながら低価格輸出をすることができた。1984～88年の輸出の増加はこのようにして実現されたと考えることができる。この第二の仮説は、第3部において検証することにしてしよう。