

第3部では第9章において、韓国車の輸出が急増し、自動車生産台数が伸びたのは、韓国車の製造原価に競争力があつたためではなく、国内市場が保護されていたので国内の販売価格の設定によって十分な利益を得ることができ、利益の薄い低販売価格での輸出が可能であつたからであるという仮説を検証する。第10章では、第9章で述べたことが可能であつたのは、政府のそれまでの産業政策があつたからであることを述べる。

第3部

産業政策による高い利益率

第9章

寡占的支配と高い利益率

自動車産業は、その生産設備の性格のために、一定の生産規模を必要とする。組立ラインで単位当たりの生産費指数を最低の水準にしようとするれば、年間20万台の生産規模が必要ともいわれる。参考までに現在日本の企業では、1ライン当たりの生産を月2万台(月20日稼働で2直体制)、年産24万台を最適生産規模としている。そして日本の企業は、同じラインに二つ以上の車種を同時に流し多品種少量生産を実現している。最適規模は設備により異なってくるが、例えば乗用車用のプレスラインでは、月に4万台、年間48万台の最低生産規模を必要とし、これより少なければコストが割高になる。商用車の機械加工でも月2万台、年間24万台の規模が必要である。もしこのような先進国の設備をそのまま導入すると、最低生産規模、すなわち需要を確保しなければ、企業としての採算がとれない。内需の少ない発展途上国が先進国の設備をそのまま導入するのは、採算を考えれば不可能である。

しかし現代自動車は内需が10万台の状況で30万台規模の巨額な設備投資を行なった。輸出を目標に過剰投資を行なったが、20万台を輸出するためには価格競争力をもたせる必要がある。そのために輸出には利益の薄い低販売価格を設定して、利益は国内販売で得ようと国内販売価格を高めに設定した。国内市場は寡占的支配体制であったので1987年まで現代自動車は十分な利益を得ることができた。

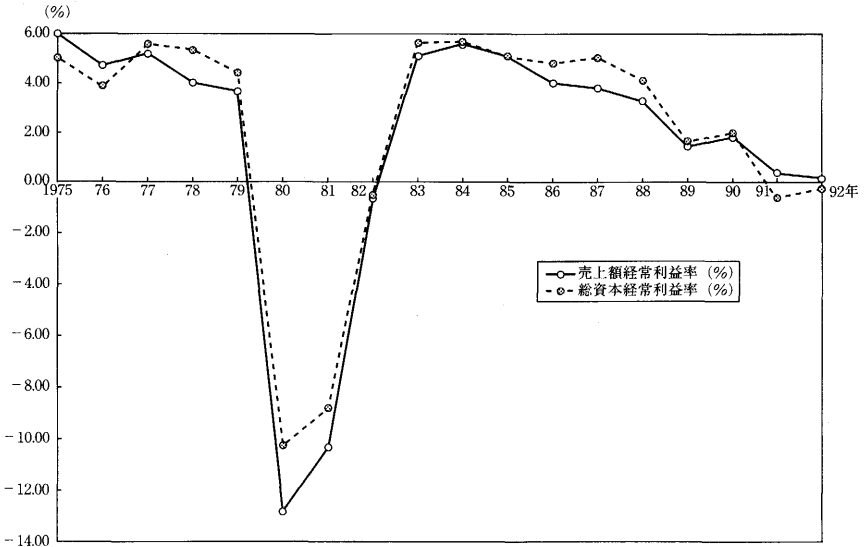
第1節 完成車メーカーの売上高利益率

最初に企業の収益性を検討するために、総資本利益率（利益／総資本×100）、売上高利益率（利益／売上高×100）を指標として検討する。総資本利益率は、売上高利益率と総資本回転率（売上高／総資本）の積である。総資本利益率は総資本回転率が1より大きい場合すなわち売上高が総資本より多い場合、売上高利益率の上に位置し、総資本回転率が1より小さい場合、売上高利益率の下になる。つまり売上高が伸びる（または販売量が増える）ほどに総資本利益率は売上高利益率より上に位置する。

ここで検討するのは、メーカーが国内販売において高めの販売価格の設定により寡占的な利益を得ていたので低価格輸出が可能となり輸出が伸びた、という仮説であるから、輸出の伸びていた1984年から88年までが検討の時期である。制度的には81年から86年まで乗用車生産は産業政策によって現代自動車と大宇自動車の2社寡占体制であった。制度が変更になり3社体制になって起亜自動車が一定のシェアを占めたのは88年であったので、事実上の寡占体制は87年まで続いた。

2社寡占体制がメーカーに利益をもたらしていたとすれば、売上高利益率が高く維持されていることになる。そして輸出価格が国内販売価格より低く設定されれば、売上高利益率は国内販売のみのときに比べて多少低下する。しかし量が増えていけば総資本利益率が高くなる。もし1社独占体制であれば、企業は売上高利益率を維持するために国内販売価格を値上げし、輸出の損失分を補填することも可能で、売上高利益率に変化がない可能性もある。しかし、ここでは2社寡占体制であった。国内販売価格を吊り上げれば国内のシェアのバランスがくずれる。国内のバランスを維持しながら低価格輸出を行えば売上高利益率は多少低下するが、総資本回転率の上昇により総資本利益率が上昇することになる。輸出をほとんどしていなかった時期と比較するためにデータは1975年から採用した。

図9-1 完成車メーカーの収益



(出所) 韓国銀行『企業経営分析』(韓国語) ソウル, 各年版。

図9-1に、1975年から92年までの完成車メーカーの総資本利益率と売上高利益率の推移を示した。75～92年の完成車メーカーの総資本利益率と売上高利益率の推移は、第二次オイルショックの影響によって政府の抑制政策がとられた80～82年を境に、70年代と80年代の二つに大きく分けられる。そこで図9-1を80～82年のマイナスの時期をはさんで1期=75～79年、2期=80～82年、3期=83～86年、4期=87～92年のように四つの時期に区分する。1期のなかでも75～76年は輸出がほとんどなかった時期である。77年の乗用車の内需は現代自動車⁽¹⁾が59%のシェアをもつ状態であった。これに対して80年代は84年から現代自動車⁽²⁾が輸出を開始したが、1期と同様にみると乗用車の内需は現代自動車⁽²⁾が68%のシェアをもつ寡占的な状況下にあった。87年からは起亜自動車の再度の参入により現代自動車のシェアは86年の69%から87年の55%へと少なくなってしまった⁽³⁾。

それぞれの時期の売上高利益率と寡占の状態について以下に検討する。

1. 1期 (1975～79年)

1期は、重化学工業化政策にそって国民車計画がスタートした時期である。大規模な設備投資がなされ、稼働率は低い。その結果75～76年までは総資本回転率が1を下回って低いものの、販売価格の設定で売上高利益率は高い。現代自動車と大宇自動車の75年の乗用車生産台数はそれぞれ4722台、2559台で2社の内需に占める割合は41%、76年は1万4826台、3783台で75%であった⁽⁴⁾。生産設備の割に稼働率が低いので総資本回転率が1を下回っているが、高い販売価格の設定により売上高利益率が高く、特に輸出の全くなかった75～76年は寡占的利益を享受していることが示されている。

1977年から79年までは生産量が拡大し、総資本回転率が上昇し総資本利益率が売上高利益率の上に位置しているが、依然として高い利益率を維持している。

1期の平均した総資本利益率は4.7%、売上高利益率は4.6%であった。総資本回転率の平均は1.02であった。日本の1957年から59年までの各指標⁽⁵⁾と比較すると、韓国の総資本回転率が低い。日本の完成車メーカー10社の57年から59年を平均した総資本回転率は1.12であった。

2. 2期 (1980～82年)

2期は、1979年のオイルショックの影響と先進国の不況によって、経済成長率はマイナスに転落した。自動車の国内需要も政府の政策によって抑制され、業界の経営が悪化した。売上高利益率が大幅に落ち込み、総資本回転率が1を割り込んだために総資本利益率は売上高利益率の上に位置する。総資本回転率が急激に低下したのは、金融の引締め政策や総需要抑制政策の影響を受け生産が低下したためである。生産台数そのものは、79年の11万3564台から80年には5万7225台に落ち込んだ⁽⁶⁾。生産台数が79年の水準に回復する

のは83年になってからである。

3. 3期 (1983～86年)

3期は、仮説では、国内市場の寡占的支配により、高い販売価格の設定で大きい利益を確保し、低価格輸出が可能であった時期である。図9-1にみるように3期は、1期に勝るとも劣らない高い売上高利益率を享受し、経営の安定した最も好調な時期であった。

総資本利益率ならびに売上高利益率は1983年にプラスに転換した。国内市場は86年末まで乗用車は現代自動車と大宇自動車の完全な2社体制で寡占状態であった。84年からはカナダへ輸出が始まり、86年から対米輸出が急激に伸長した。図9-1をみると、86～88年までの輸出の増加が、総資本回転率を高め総資本利益率は88年まで売上高利益率の上に位置した。売上高利益率は、83年から85年まで5.23%と70年代にもみられなかった高い割合である。輸出を射程にいられた現代自動車は、国内で高い売上高利益率を享受し輸出に乗りだした。完全な寡占体制でしかも現代自動車のシェアが70%近くあったこともあり、3期の平均した売上高利益率は4.95%と1期よりも高くなった。売上高利益率が1期より高いのは、完全な2社体制による販売価格の設定によって充分利益を出すことができたことを意味する。過剰投資は企業の負担にはなっていない。輸出の増加もあり、平均した総資本利益率は5.28%と輸出による生産台数の増加がプラスに作用している。輸出の増大は企業の負担ではなく総資本回転率の上昇をもたらし、総資本利益率の上昇に寄与した。

4. 4期 (1987～92年)

4期は、国内市場の2社寡占的支配が崩れ、高い販売価格の設定が困難になり、利益の確保が難しくなることが予想される時期である。したがって売上高利益率が低下するはずである。

1981年から86年末まで乗用車生産体制は現代自動車と大宇自動車の2社体制が保障されていた。現代自動車は、86年に内需の69%を占めていた。しかし、政府の2社寡占政策は86年末に終わり、87年から起亜自動車が乗用車生産に復帰し3社体制になった。87年に復帰した起亜自動車の同年の乗用車の国内販売は3万台で内需の12%を占めるにすぎなかった⁽⁷⁾。それでも起亜自動車が乗用車市場に再度参入したことは、それ以前の国内販売と異なり競争状態になった。現代自動車の内需に占める割合は、86年の69%から87年に55%と一挙に低下した。大宇自動車の内需に占める割合は86年の29%から87年に31%に上昇したが、88年には24%にまで低下した⁽⁸⁾。後発で再参入した起亜自動車がシェアを確保するためには、低価格販売しかない。88年の起亜自動車の乗用車の国内販売は6万台で内需の18%を占め、90年は14万台で23%を占めるまでになった⁽⁹⁾。

売上高利益率は1986年と89年、91年に低下しているように見える。売上高利益率が減少するには三つの要因がある。すなわち①販売数量の減少にともなう販売コストの増大、②販売価格の低下、③販売原価の上昇である。①は、乗用車の販売数量が、内需と輸出を合計すれば、86年は45万台で85年の26万台に比べ2倍近く増加しているのが該当しない。89年は84万台で88年の88万台に比較して4万台減っているものの、91年は112万台とさらに18万台伸びている。89年を別として86年と91年の売上高利益率の減少は、①のためではない。

売上高利益率の低下は、②輸出販売価格を低価格にし大量に輸出したことと大いに関係があるとみられる。既述したように1986年は生産が2倍近く増加しているが、販売先は輸出が中心であり、内需の15万台に対して輸出は29万台であった。86年は低価格の輸出の増大が売上高利益率を引き下げている。それでも86～88年までの売上高利益率は、輸出がほとんどなかった78～79年の水準を維持し利益を得ている。寡占支配であれば国内でさらに価格を吊り上げ輸出の損失分を取りもどすはずであるという議論もあろう。しかし、輸出が内需より2倍も多く、しかも83～85年までがこれまでにない高い売上高

利益率で、かつ86～88年には低下したとはいえ78～79年の水準を維持していることをみれば、売上高利益率はすでに83～85年で十分に高かったともいえる。つまり、輸出を射程に置いて国内価格は事前に充分高かったのである。86年から87年までは、現代自動車にとって充分満足できる売上高利益率であったのである。

1989、91年は起亜自動車の内需に占めるシェアが18%、25%と伸びてきている。国内でも低価格販売による販売競争が始まった。89年からの売上高利益率の低下は国内市場が競争状態になったことと関係がある。特に91年から売上高利益率が異常に低下しているのは、起亜自動車にシェアを奪われた大宇自動車が無利子の割賦販売を行なってシェアの回復を図った結果である。大宇自動車の販売戦略は現代自動車を刺激し、各社無利子の割賦販売によるシェアの争いを始めた。89年と91年の売上高利益率の低下は販売価格の低下が要因になっている。

それでは③原価の増加はどうであろう。1987年の労働運動の解禁が自動車産業に働く労働者にも大きな影響を及ぼし、彼らの賃金が上昇したことは事実である。賃金の上昇は技術革新によるコスト・ダウンによって吸収されることなく、そのまま原価の上昇につながった。原価については後に再度検討する。

以上のことをまとめると、1984年以降輸出が可能であったのは、国内で充分高い売上高利益率を得た現代自動車が、低価格でアメリカ市場に輸出をしたからである。しかし、89年以降輸出が低迷し、91年に韓国車がアメリカ市場で日本車とほぼ同等の価格であったのは、国内が競争的になり低価格輸出を行なえない状況となり、輸出価格を採算のとれる水準に引き上げたからであった。

第2節 部品メーカーの売上高利益率

上述した③原価の上昇について、部品メーカーを検討することで、韓国の自動車産業のコスト・ペナルティーについて触れてみる。

部品メーカーの収益性を図9-2から概観すると、完成車メーカーと同じように1980年に大きな落込みがみられる。部品メーカーの場合は、完成車メーカーよりも1年早く79年に総資本利益率がマイナスに転じる。そして82年からプラスに転ずるのは完成車メーカーとほぼ同じである。完成車メーカーと同じように4期に分けてみる。

1. 1期 (1975～79年)

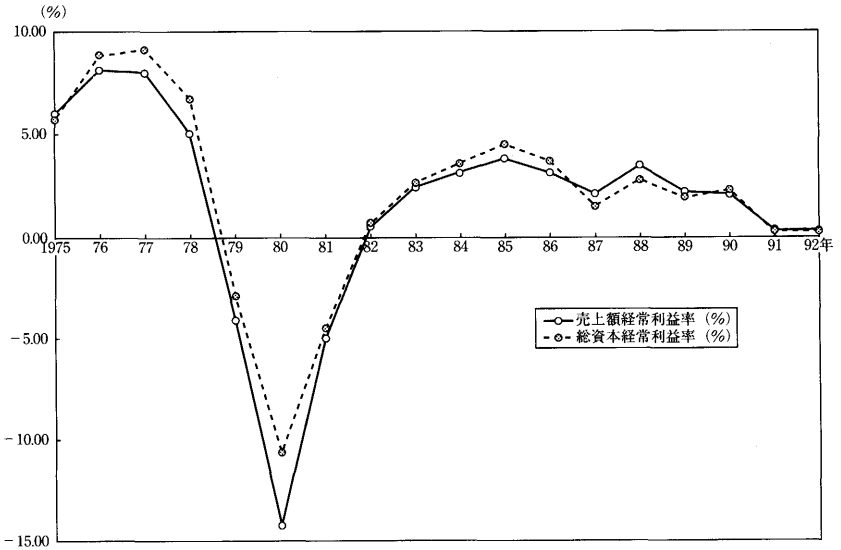
1期の1975～78年の部品メーカーの売上高利益率は完成車メーカーにもまして高い。この時期の政府の政策が一部品一企業政策により部品メーカーも独占的または寡占的な利益を得ていた結果とみられる。

部品メーカーの総資本利益率が、完成車メーカーよりも高いのは、完成車メーカーが需要を超えた投資をしてきたのに対し、資金調達が完成車メーカーより困難な部品メーカーでは投資規模が少なく総資本回転率が高かったためである。これは、完成車メーカーとの大きな違いである。傾向としては1986年まで総資本利益率が売上高利益率より高い。

2. 2期 (1980～82年)

2期は、完成車メーカーと同様に、部品メーカーにとっても経営の危機のときであった。部品メーカーは、完成車メーカーより1年早く収益率が急激に落ち込んでいる。不況は1981年まで続き、完成車メーカーより1年早く82年からプラスに転じた。

図9-2 部品メーカーの収益



(出所) 図9-1に同じ。

3. 3期 (1983~86年)

3期は、完成車メーカーと同様に安定した売上高利益率であるが、完成車メーカーとの違いは1期に比較して売上高利益率と総資本利益率の全般的な低位性である。完成車メーカーが1期より高い利益率を享受したのに対して、部品メーカーは明らかに1期より低い。一部一企業政策が事実上崩れ、新たに生まれる部品メーカーが増え、部品メーカーも競争的になったためである。

4. 4期 (1987~92年)

売上高利益率は、1987年に一時的に落ち込んでいる。これは労働争議に直

撃され、操業の停止や中断が続出した結果であろう。88年に売上高利益率は回復しているが、89年から再び低下傾向がみられ、完成車メーカーが部品供給の安定化のために複数社から購買を行なうようになったこと、完成車メーカーの低価格競争のあおりを受けたこと、労働争議で賃金が上昇し原価高になったことなどが重なったためと推測される。

第3節 売上高利益率と原価高

完成車メーカーの売上高利益率の低下は、原価の上昇にも原因があることを先に述べた。原価についてここで再度検討する。

完成車メーカーは、4期に入ると売上高利益率が低下し総資本利益率が低下傾向をみせていた。総資本利益率の低下傾向は、日本の1964年から66年の傾向によく似ているようにみえる。しかし、日本の場合、総資本利益率が低下したのは、総資本回転率が低下してきたためであり、売上高利益率は総資本利益率よりも高く維持されていた。日本はコスト・ダウンに成功していたので原価が下がり利益は得ていた。

これに対して、韓国の場合には逆に、販売数量は増え総資本回転率は比較的高いのに、売上高利益率が低下して総資本利益率の低下につながっている。韓国の場合には売上高利益率の低下に問題がみられる。

原価をみると、完成車メーカー、部品メーカーともに売上高に対する原価の割合が1986年までは82%程度であったものが、87年の労使紛争の激化以降87~89%にアップした⁽¹⁰⁾。韓国では、売上額に占める製造原価が、日本企業に比較すれば高い。製造原価が高いのは、商品技術の劣位、生産技術や管理技術に問題があるためである。

日本では、1959年を前後して、製造原価の画期的な相対的低下がみられた。その点について、60年の『経済白書』は、「昭和34年度（1959年）の原価構成を前年度とくらべると、原材料費、労務費、金利の相対的低下が利益上昇に

貢献している」⁽¹¹⁾と分析していたことはすでに述べた。特に原材料費の低下は、56年に比較して、電気機械、一般機械、化学、鉄鋼、自動車で顕著にみられ、技術革新の成果がこれらの業種に顕著にみられ、原材料節約効果を生んでいる⁽¹²⁾と分析している。電気機械では、56年から58年の間に20%近い低下がみられ、自動車は、57年から59年にかけてやはり20%近い原材料の節約効果がみられた。また、自動車は、56年から59年にかけて40%以上の労務費の節約効果がみられた⁽¹³⁾。これが、日本の国際競争力の強化につながっていったと白書は分析している。

しかし、韓国では、日本にみられたような技術革新による製造原価の顕著な低下がみられなかった。また、労務費は、1988年以降上昇している。この点について85年と88年、90年の3時点で比較してみると、製造原価に占める労務費用は、85年7.1%、88年8.6%、91年11%と上昇が明らかである⁽¹⁴⁾。

第4節 韓国自動車産業の強み

自動車産業は、1970年代後半には、現代自動車の寡占的支配により売上高利益率が高く維持されていた。販売価格が高く設定されていたからである。

1980年代に入り、3期の対米輸出が急激に伸長していた時期は、政策によって乗用車は2社体制であり、2社寡占支配が保障されていた。この時期は、輸出がほとんどなかった1期よりも売上高利益率が高く維持され、国内の寡占支配によって充分利益を得ていた企業が低価格で国内販売の2倍近く輸出し、なおかつ高い利益を得ていた。低価格輸出は、製造原価の安さからくるのではなく、国内が寡占状態にあったので輸出販売価格を安くできたからであった。

1989年から輸出が急激に減少した背景には、品質の問題が大きく存在するが、その後も輸出が低迷を続け、円高になれば伸びるということを繰り返したのは、国内の寡占が崩れ、売上高利益率の確保が困難になり、低価格輸出

ができなかったためである。輸出販売価格は、為替の変動に大きく左右され、円高になれば輸出が大幅に伸びた。

韓国の強みは、政府が積極的に大規模投資を奨励したので、巨額な資金調達が政府の支援のもとでできたことである。この点は後に改めて述べることにする。その結果、企業は資本の壁を容易に越えることができた。巨額な資本の調達、最新の設備の導入を容易にし、最新の技術を導入することができた。しかし、巨大な自動化設備は、その生産量によっては非常にコスト高となる。企業は、生産規模を拡大するために輸出によって設備が要求する最低生産規模を確保しようとしたが、輸出するにあたっては、国内で十分な利益を確保してから低価格輸出を行ない生産規模を確保しようとした。そこまでの狙いは的中した。しかし、技術不足から品質が悪かったために輸出が伸び悩み、さらに寡占の支配が崩れ利益の確保が困難になった。

1993年から95年までの断続的な円高は、韓国車がアジア地域を中心に一挙に拡大する契機とはなったものの、これを維持するためにはやはり技術の向上が不可欠である。

〔注〕 _____

- (1) 全国経済人連合会『韓国の自動車産業』（韓国産業史1）（韓国語）ソウル、1996年、384～385、408～409ページより作成。
- (2) 同上。
- (3) 同上。
- (4) 玄永錫（佐藤静香訳）『韓国自動車産業論』世界思想社、1991年、109ページ。
- (5) 日本開発銀行『主要産業経営指標便覧：昭和32～41年度』1968年、98ページ。
- (6) 全国経済人連合会『韓国の自動車産業』（韓国語）384～385ページ。
- (7) 韓国自動車工業協会『韓国の自動車産業』（韓国語）ソウル、1996年、41ページ。
- (8) 同上。
- (9) 同上。
- (10) 韓国銀行『企業経営分析』（韓国語）ソウル、各年版。

- (1) 経済企画庁『経済白書（昭和35年度）』1960年，130ページ。
- (2) 同上書，133ページ。
- (3) 同上書，133ページより。自動車での労務費は1956年度には総原価中1割を占めていたが59年度上期には6%にまで下がったとしている。
- (4) 韓国銀行『企業経営分析』（韓国語）各年版。