

## 韓国自動車産業の地域的生産体制

金, 漢淵

<https://doi.org/10.15017/3000204>

---

出版情報 : 経済論究. 103, pp.43-60, 1999-03-31. 九州大学大学院経済学会  
バージョン :  
権利関係 :

## 韓国自動車産業の地域的生産体制

金 漢 淵

はじめに

第1章 自動車産業の成長及び再編成

第2章 完成車メーカーの生産組織と立地

第1節 メーカーの生産組織と地域分業

第2節 メーカーの立地展開と空間政策

第3章 部品企業の生産構造と立地

第1節 部品企業の生産構造

第2節 部品企業の立地変貌と母企業との取引関係

おわりに

### はじめに

韓国経済におけるリーディング産業として位置づけられる自動車産業の発展様式や国民経済的地位及びその産業組織などは、すでに既存の諸研究から明らかになりつつある。しかし、これとは対照的に、空間的な側面を重視する経済地理的な研究は、今のところ、それほど見あたらない。この視点に立った日本の先行研究によれば、自動車産業は完成車メーカーと数多くの部品企業とが、重層的企業間分業構造を形成し緊密な物的ネットワークを通して、空間的にはメーカーを頂点として局地的に集積するパターンをとる。そのため、自動車産業の立地またはその再編成は、一国の工業地域構造を形成・変化させるだけでなく、工業地域内部においても地域的発展の性格を規定する（小川，1994；竹内，1971；田村，1991；松橋，1982；松橋・松田，1992；宮川，1977）等、地域に大きな影響を与える。各国における産業の歴史的発展過程や置かれている環境は異なるとはいえ、こうした諸研究は示唆に富む。

ところで、韓国における既存研究としては、幾つか存在するが、経済地理学的側面を本格的に取り上げたのは、李（1992）、柳（1988）、趙（1987）、趙（1993）が代表的である。それらを検討してみれば、まず、李は柔軟性の概念を導入して生産組織及びその技術の変化が、生産の空間組織にどのような影響を及ぼすかという点に重点を置いた分析である。また後の三者は、部品企業の構造的特性と立地パターンを中心に、その前方・後方の物的連携に注目した研究である。

これらの研究は、一面的な妥当性が与えられるが、自動車産業の立地再編及びその現状を必ずしも的確に捉えたとは言いがたい。つまり、これらは、メーカーの戦略によって異なる生産組織の系列企業間及び工場間の地域分業の有り様や、自動車産業の頂点となるメーカーの立地展開を所与としている。したがって、国内外の諸要因によって立地環境が変化するなかで、企業が空間的に適応していく



こういった自動車産業が、徐々に体制を整え整備されて行くには、第1次経済開発計画を待たなければならなかった。当該産業は、この計画の一環として制定された「自動車工業保護法、62」によって、制度的な枠組みの中で保護・育成されるようになった。同法は、当時全国に乱立して行われた中古車の組立生産と、完成車の輸入を厳しく規制することから始まる。これによって、政府は海外の自動車資本との直接的な競争を排除しながら、国内の自動車産業を発展させようとする、いわゆる、自動車産業の輸入代替工業化を図った。一方、自動車業界に対しては、組立生産企業数を制限すると同時に完成車の国産化率を高めるように義務づけた(柳, 1990, p.19)。この制度的な基盤の上で、セナラ自動車(62)、アジア自動車(65)が設立されると共に、上の先発メーカーに対しては自動車組立の許可がなされ、その生産・販売が行われた。

しかし、当時の各メーカーは、全量輸入部品による組立、それによる部品業界の反発や外資不足問題、完成車の品質問題等の様々な問題が絡み合っ、生産・販売が順調ではなかった。それで政府は、部品企業の育成を通して部品の国産化を高めようとする措置として「自動車工業総合育成計画、64」を、また自動車産業の規模の経済を図るために「自動車製造工場許可基準、67」を打ち出し、部品企業とメーカーとを連携させ発展させようとする。この後者に基づいて設立されたのが現代自動車(67)である。

こうした一連の流れの中で、業界は60年代後半に「新進」、「アジア」、「現代」の3社体制になっていく。と言うのは、当時から自動車産業と関連された政策が、乗用車部門に傾いていたため、政策の方針に応じられるか否かによって業界の構図が左右されたからである。政策の方針から外されたメーカーは、部品生産や整備業等への業種転換、経営権移譲などを余儀なくされた。

70年代になると、社会・経済的環境は一変する。第1・2次経済開発計画(62-66, 67-71)の推進と共に、工業化の基盤が整えていくにつれ、国民所得の増加、輸送量の増加、高速道路の建設等によって自動車に対する需要は急増する。これを受けて、政府は少数の完成車メーカーを集中育成して自動車産業の規模の経済性を図ろうとする。そこで「群小組立工場車両組立禁止及び閉鎖措置、72」が打ち出され、既存の30余りの暫定組立工場は閉鎖される。この時点で「起亜」が東洋工業(現、マツダ)と技術提携を結び、自動車を生産することになった。したがって、乗用車の生産メーカーは、「現代」、「アジア」、「GMK」に「起亜」を加え4社体制が形成された。これらは、すべてが外資と技術を導入したメーカーで、外国多国籍企業のモデルを組立生産した(自動車組合20年史, 1983, p.125)。完成車の供給構造は、組立企業中心に再編され、70-80年代の自動車産業の供給基盤を作るきっかけになった。

その後、これまでKD組立段階に留まっていた自動車産業は、国産モデルの乗用車の量産化が「長期自動車振興計画、74」で具体化される。そこでは、完成車メーカーと部品企業を分離育成すると共に水平的系列化<sup>1)</sup>体制の構築を通じて、完成車と部品の国産化を促し多国籍企業モデルの生産を抑制しようとした。そのため、業界に対しては、量産化のための事業計画書の提出を要求し、設けた基準を満たしたメーカーに対しては多大な財政的支援を行い、量産計画に取り組むように促す。

こういう計画にいち早く取り組んだのが「起亜」である。「起亜」は、73年エンジン、鋳物、車体、プレス、塗装等单位工場や組立工場を集約させ、年産2.5万台の生産能力を揃えた総合自動車工場を竣工した。国内初のコンベアシステムを導入した一貫工程システムである。次に「現代」は、75年年産

5.6万台の国産モデル乗用車(車名:Pony)の量産工場を建設した。77年には変速機、車軸等の主要機能部品の内製化のため単位工場を新設すると同時に、他の大型部品の組立ラインにも、組立工程の自動化を高めていった。これらとは対照的に、乗用車の国産化施策に積極的に対応できなかったのは、「アジア」と「新進」である。それで「アジア」は、バス、トラックの商用車生産に専門化された後、政府方針によって76年「起亜」に合併された。一方、「新進」はGMと合併で「GMK」を設立(72)して、75年には年産5万台規模のエンジン加工及び組立工場を完工したが、国産化計画の欠如、新規投資の資金不足、企業拡張による経営難等に直面して、産業銀行に経営権が移譲されてから、社名も「セハン自動車」と変わった。

79年自動車産業は、10大戦略産業<sup>2)</sup>に指定され、政府の強い育成意志と支援をてこにして、業界の設備投資は続けられる。設備投資と関連される生産能力は、80年に36.6万台(そのうち乗用車は23.8万台)に達した。またメーカー間の競争においては、74年から乗用車の生産増大に力を入れてきた「現代」が優位を占めた。特に76年Ponyが生産・販売され始めてから、国内総生産の50%前後と内需の60%以上を占め、その主導は現在も続いている。

しかし、第2次オイルショックをきっかけに景気は一気に落ち込み、成長しつつあった自動車産業は歯止めがかけられた。設備投資を続けてきた業界は、不況とそれによる需要減退で過剰投資の問題を抱え、構造調整=合理化措置を迎えた。「重化学工業投資調整」の一環として行われた80年8.20措置は、自動車産業の国際競争力の強化と業界の財務構造の改善のため乗用車生産の一元化を骨子とした自動車産業の統合措置である。ここで争点は、乗用車生産を「現代」と「セハン」を統合して一元化するというものであったが、両社の先鋭な利害対立で統合には至らなかった。政府は、その代案として①乗用車は「現代」と「セハン」と二元化して競争体制を維持する、②「起亜」は5トン以下の商用車(バス、トラック)生産に専門化する、③「東亜」は特装車(消防車、ミックストラック、タンクローリー)生産に専門化する、④経営体制の強化のため「起亜」と「東亜」を統合すること等を主要内容とする81年2.28措置を取ったが、国内外の経済環境の変化、企業間の利害対立等で82年7月③と④は撤回された。

こうした政府の介入は、メーカー間の競争を制限しただけでなく、その後の各メーカーの成長・発展パターンにも大きな影響を及ぼした。というのは、80年代半ば以降、自動車産業は、小型乗用車を中心とした堅調な輸出とモータリゼーションを迎えた内需市場の拡大によって、その成長が支えられたからである。乗用車の生産メーカーで選ばれた「現代」と「セハン」は、それぞれ乗用車の大量生産体制に向けて、中長期計画を立て海外先進メーカーとの技術提携を結び成長基盤を固めていった。両社は、それぞれ75万台(87年まで)と33万台(88年まで)規模の乗用車の量産体制を構築し、規模の経済を通じた国際競争単位の生産能力を持つようになった。ところが、「起亜」と「東亜」は、その隊列から脱落しただけでなく、合理化措置が長引いたため生産設備が遊休化されるなど多大な経営損失を受けた(李, 1995, P.40)。

業界の競争制限の構図は、「工業発展法, 86」に受け継がれたが、87年生産車種制限措置が解除され「起亜」は乗用車生産を再開する。80年代半ばまで紆余曲折を経ながら、乗用車の生産は、「現代」、「大宇」、「起亜」の3社体制となった。ついに、89年に合理化措置が完全に解除され、生産車種だけで

なく当該産業への新規参入まで自由になり、業界の活発な構造再編が展開された。

その展開を見ると、まず、既存のメーカーが生産車種を拡大した場合には「アジア」と「双龍」がある。前者はトラックやバスなどを専門にしていたが、ジープと軽商用車を生産・販売している。後者は85年「東亜」を引受けてジープと商用車を生産してきたが、92年からセダン型乗用車を生産している。93年にはベンツとの合弁で乗用車市場に参入した。次に、既存メーカーの系列社が新規参入したケースでは、「現代精工, 91」と「大宇重工業（当時、大宇造船）, 91」が上げられる。前者はコンテナ、重機、鉄道車両のメーカーであったが、90年三菱自動車と提携してジープを専門に生産している。後者は大型船舶及びプラントを主に生産してきた造船メーカーであるが、87年以降造船業の不況と慢性的な労使紛糾で赤字が続いた。そのはけ口として経営多角化を模索し、乗用車市場に参入した。89年スズキ自動車と提携を結び、91年から軽乗用車を生産し始めた。最後に、「三星商用車(当時、三星重工業), 92」, 「三星自動車, 94」が新規に参入した。前者は92年日産ディーゼルと、後者は95年日産と提携してそれぞれ商用車と乗用車市場に参入した。その後、前者は95年に独立法人となった。

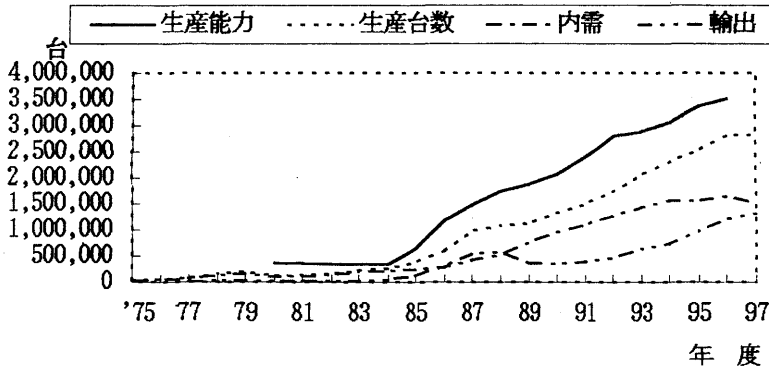
この再編の過程で乗用車市場は、既存の大手3社に「双龍」と「三星」が加えられ5社体制となっている。90年を前後したこうした活発な新規投資は、今後世界の自動車産業において企業規模がその競争力を決める主要要因になるという業界の展望からくるものである。したがって、業界は生産機能に対する膨大な投資を通して、国内外で900万台以上を生産・供給できるシステムを構築しようとする戦略である(任, 1995, p.274)。業界は生産機能の拡充だけでなく、国内研究開発機能の強化、海外先進諸国での研究開発拠点の確保<sup>3)</sup>及び現地販売法人の設立などネットワークの強化にも積極的に取り組んでいる。一方、政府もこの動きに注目し、X-5計画(完成車メーカーの育成戦略, 92)とXC-5計画(部品産業の発展戦略, 94)を打ち出し、2000年初には、世界5位の自動車生産国を目指して、その足場を固めようとしている。

しかし、同産業の持続的な成長可能性に対しては多くの懸念が持たされている。成長のためには国内生産の多くを輸出に頼らざるを得ないが、主な輸出先にはすでに現地向けの生産拠点が確保されているからである<sup>4)</sup>。

以上で見てきたように、韓国の自動車産業は、非常に短期間に圧縮された形で成長・発展の道をたどってきた(図2)。後発自動車生産国として、70年代半ばに一貫工程組立生産体制を形成して以来、80年代半ばには量産体制を構築し、その後国産モデルの開発だけでなく、KD輸出や多くの海外生産拠点の確保段階まで至っている。96年現在、韓国の自動車産業は、六つの大規模企業集団(財閥)の10社体制になっているが、その生産、内需、輸出で「現代」、「大宇」、「起亜」の大手3社のシェアが、約8.5割を占め80年代末の3社体制の競争構図は今のところ変わっていない<sup>5)</sup>。

つづいて、次章では、当該産業のこういう成長・発展の過程で、その生産組織の立地・配置は空間的にどのような動きを見せてきたかを見ることにする。

図2 自動車の国内生産能力、生産台数、内需、輸出 (1975-97)



出所) 韓国自動車工業協同組合『1997自動車工業便覧』, 1997年他関連文献を基に作図

## 第2章 完成車メーカーの生産組織と立地

### 第1節 メーカーの生産組織と地域分業

韓国の自動車産業は、70年代に大手3社を中心とした寡占的な生産構造を形成し、それぞれ異なる生産組織を構築してきた。ここでは、大手メーカーを中心に生産組織が系列企業間または企業内地域分業として展開される過程を考察し、それと関連して自動車工業地域の形成・変貌を見ていく。

まず、大手メーカーの中でも著しく大規模な設備拡張を持続してきた「現代」から見ていこう。「現代」は、68年Fordと技術と組立生産に関する提携を結び乗用車とバス・トラック・特装车などの商用車の生産を開始した。この際、組立工場の敷地として最初に設けられたところが、韓国最初の工業団地である蔚山工業センターの一角であった。その後、73年政府の乗用車の国産化計画と相まって、固有モデルの生産のための総合自動車工場の建設計画に着手した。既存工場を含んだ近隣の60万坪が総合自動車工場の立地敷地として政府から指定・承認された。工場は75年完工され、そこで韓国最初の固有モデルのPonyが生産され76年から内需と輸出に当てられた。以来、同地域で変速機、車軸、エンジン、ギア、シート等々の単位工場を相次いで新設すると共にPony工場の増設(79)が行われた。そこでの施設拡張は、80年代初から推進されたPonyの代替車種の開発計画と生産能力における規模の経済を図ろうとすることから、さらに加速化された。それで生産能力15万台の既存工場に加え、24万坪の走行試験場(84)、それぞれ30万台規模の生産能力を持つ輸出戦略用乗用車(車名:Excel)の組立第1工場(85)と第2工場(87)、3万台規模の中小型商用車(86)、乗用車第3工場(90)の新設が行われた。これには80年代半ば以降の国内でのモータリゼーションと小型乗用車を中心とした順調な輸出という追い風があった。こうして「現代」は、乗用車89万台、商用車12万台という100万台を越える大規模生産体制を単一地点に構えることになった。また91年には現代グループ系列社の「現代精工」さえ同地域で組立工場を設ける等、極めて一点に集中した形で設備投資を続け、韓国東南部に自動車産業の地域的集積が形成される契機になった。

しかし、こうした集積が経営管理を空間的な側面から「効率的」に支える（田村，1991，p.115）としても、一点に集中した生産体制はすでに飽和状態に達していた。つまり、90年代以降の国内外の長期的な需要増加に備えた新たな設備投資を行うに当たって、当該地域では深刻な用地不足問題<sup>6)</sup>に直面していた。この企業内部的な要因と共に、後で見るように政治的・社会的環境の変化も、その後の立地パターンを規定する大きな要因と働いた。

こういった事情は、程度の差はあるとはいえ、他のメーカーにも当てはまることである。このような諸要因の働きは、その後の新規投資のすべてが既存集積地の対極にある西海岸地域へ集中される結果として現れた。つまり全州の大型商用車工場(95)、蔚山第2工場の中型生産ラインが移管された牙山の乗用車工場(96)を始め、生産能力50万台規模の乗用車工場の建設を向けて基盤造成が進められている栗村<sup>7)</sup>は、すべてが西海岸地域である。このように投資を続けると、2000年には同地域で100万台規模の生産能力を備えることになる。「現代」にとって西海岸地域は蔚山に匹敵するほどの新たな生産拠点として注目されている。

次に「起亜」は、自転車からスタートして二輪・三輪車へ、そこから自動車へ関連多角化を進めてきたメーカーである。「起亜」が本格的に自動車生産に乗り出したのは、71年東洋工業と四輪トラックに関する技術提携に始まる。ついで、73年単位工場と組立工場を集結させた近代式所下里（現在の光明）工場の建設と共に乗用車生産が開始される。70年代を通じて政府の国産車計画が推進されると、乗用車をめぐるメーカー間の設備増強競争が繰り広げられ、80年には8万5千台の生産能力を揃えるようになった。これと共に、76年大型商用車を専門に生産していた「アジア」を買収し、総合自動車メーカーとしての基盤を整えた。

以後、81年の「合理化措置」により乗用車生産から脱落して、生産車種は小型商用車に制限されていたが、86年Ford・マツダとの技術提携で年産13万台規模の輸出戦略用乗用車（車名：Pride）工場を新設した。80年代後半の順調な輸出と内需を背景に、乗用車市場へ成功的に復帰した「起亜」は、規模の拡大を通じた国際競争力の強化を模索する。こうした企業戦略が90年の牙山湾工場の新設へと繋がった。そこでは、30万台規模の小・中型乗用車の組立工場が揃えているだけでなく、既存の所下里工場の過重な操業負担を緩和するための部品単位工場の建設も同時に行われた。さらに新型の中型乗用車とKD輸出専用工場として第2工場を95年に新設して「起亜」自体は、主に乗用車生産に力を入れている。その代わりに、「起亜」は84年から商用車部門と一部の乗用車に対して、その系列に編入された「アジア」の光州工場へ生産移管を進めてきた。具体的には、84年には小型トラック、89年には特装車とミニバンの生産移管を完了した。また93年から94年にかけては小型乗用車Prideの全車種の生産ラインを移管して、「起亜」では生産を中断している。

こうして「起亜」は従来の開発、生産など機能中心の組織構造から工場別車種中心の系列内分業生産体制へ構造を改編し、小型乗用車・乗合車の生産及び研究団地としての所下里工場、輸出戦略用乗用車生産やKD輸出基地としての牙山湾第1・第2工場、トラックの生産及び小型乗用車の委託生産を行う「アジア」の光州工場という系列企業内で工場間の機能分担を行っている。

第三に、現在の「大宇」の本格的な自動車生産は、55年に釜山に設立された「新進工業」が65年「セナラ」の富平工場を買収して設立した「新進自動車工業」に遡る。「新進」はトヨタと提携して66年3



千台強の乗用車を生産・市販した。これによって、当時蔓延していた中古車の改造組立生産や完成車の輸入を急激に減少させ、国内完成車生産が本格化されるきっかけになった。その後「新進」はトヨタの撤退により72年GMと合併で「GMK」を設立し、年産5万台規模の設備増強を行って、富平工場では乗用車やトラック、釜山工場ではバス、ジープをそれぞれ生産してきた。

しかし「新進」は「現代」と「起亜」とは違って、70年代前半の国産車施策に迅速に対応できなかったため、乗用車生産から脱落しただけでなく経営悪化で76年産業銀行へ経営権が移譲され、社名も「セハン」と変更された。77年イスズモデルを導入した「セハン」は再び乗用車市場に参入したが、この時期の成長基盤は商用車を中心とするものであった。78年大宇グループが経営に参加し83年経営権を引受して以来、富平工場を40万台規模へ拡張して輸出戦略用乗用車（車名：Lemans）を生産・販売したが、小型乗用車部門では内需・輸出共に順調ではなかった。

91年「大宇」は、グループ系列社の「大宇重工業」の新規参入を通じて小型車市場でのシェアの拡大を図っている一方、92年にはGMとの提携関係の清算をきっかけに独自の経営基盤を設けてから、更なる競争力確保を図っている。グループ内では「大宇」の輸出用小型乗用車とバスを「大宇重工業」へ委託生産しており、一部の生産設備の海外移転も検討していることと知られている。また95年には1.2万台規模の大型商用車工場を、96年には30万台規模の最新鋭の準中型乗用車工場を群山に新設した。これによって、「大宇」は「大宇重工業」を含め国内で100万台生産体制を構築し、地域的には首都圏、東南地域、西海岸地域の三つの生産拠点を有することになった。「大宇」は、中長期的に中小型自動車の生産を徐々に海外に移転し、国内では大型車を主に生産することで国内外で車種間の分業を行うという企業戦略である。

最後に特装車及びジープ専門メーカーとして、また近年乗用車市場に参入した「双龍」は、55年に設立した「河東煥自動車製作所」が母体である。62年自動車製造の認可を得て、富平工場ではバスとトラックを生産してきたが、70年代に入ってから、完成車生産よりは、Wheel Disc等部品の国産化に主力することになる。76年から特殊車両の生産を再開し、77年には「東亜」と社名が変更された。79年松灘工場と平澤工場を新設して既存工場の生産移管を行い、それぞれ特装車とバスを専門に生産した。この時点で両部門の生産能力は6千台ずつであった。

81年「合理化措置」により特装車専門メーカーと指定されたが、84年には釜山所在のジープ専門メーカー「巨和」を買収して民需用ジープを生産してきた。その生産設備は翌年平澤工場へ移管・統合した。その後86年「双龍」に経営権が引き受けられたが設備増強は行われていない。近年になって、ベンツと技術及び資本提携を結び、松灘工場で小型バスを生産している。それと共に、年産20万台規模の中・大型乗用車工場や単位工場、走行試験場を新たに設けるため達成で新工場の建設を推進している。

このように各メーカーは、それぞれ異なった成長・発展過程を辿りながら、その生産組織及び企業間または企業内地域分業も幾分違った形で展開されてきた。その設備投資の空間的投影として自動車工業地域の形成とその変化過程をみれば、40-50年代に設立された先発メーカーの場合、中古車の整備、二輪・三輪車等の需要を背景に、京仁工業地帯（ソウルと仁川を結ぶ一連の工業地域）や釜山等の大都市地域を中心にその生産基盤を整えてきた。

その後60-70年代になると、新規に参入した「アジア」と「現代」がそれぞれ光州と蔚山に拠点を設けると共に「起亜」と「双龍」が近代式組立工場を備えて首都圏地域内で立地変化を経験する。このような地域的基盤の上で各メーカーは、80年代まで大きな立地変化なしに、当該地域で持続的な設備増強を行ってきた。このうち特徴的なのは、経営権の変化がなく、また乗用車の国産化及び量産と関連した種々の「計画」や「措置」に積極的に対応してきた、「現代」の堅調な設備投資で東南地域が新しい自動車工業地域として確固たる地位を構築したということである。この時期を通じて韓国の自動車工業地域は「大宇」、「起亜」、「双龍」の生産拠点としての首都圏に加え、「現代」、「大宇」が立地した東南部が新たな自動車工業地域として成長した。その後90年代に入って、既存メーカーとその系列企業及び、後発メーカーの新規参入による同時多発的な設備増強及び新規投資は、その地域構造に大きな変化をもたらした。つまり、既存地域では、その地位がさらに強化される一方、立地条件が改善されている西海岸地域が新たに第3の自動車工業地域として浮上しつつあることである。

その結果、96年現在完成車メーカーの生産拠点は、全体として首都圏、東南地域、西海岸地域といった大きく三つの圏域に分散された構造を形成している（表1、図3）。

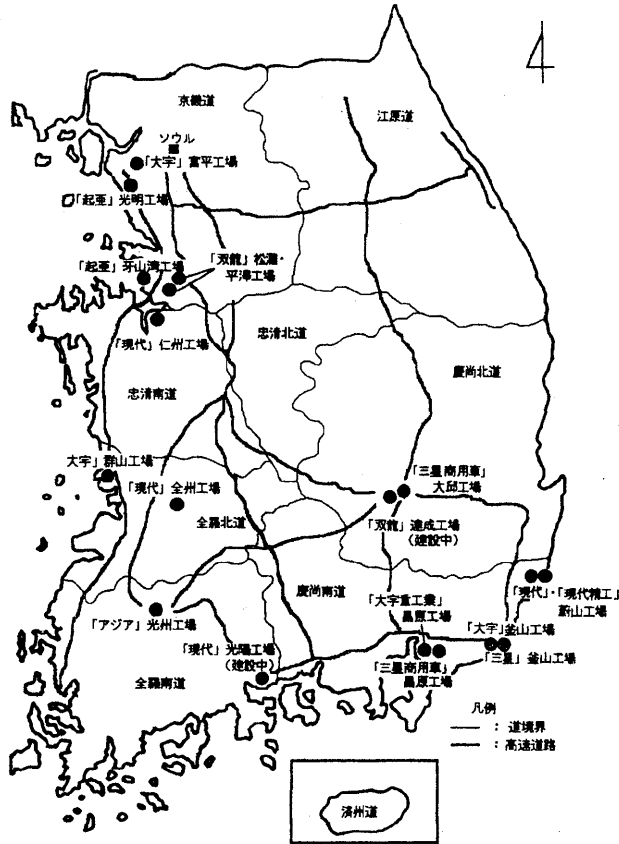
表1 韓国完成車メーカーの生産工場の配置及び生産能力の内訳(1996年)

| 系列名  | 社名及び従業員数     | 所在地   | 操業年度 | 生産能力(万台) |          |
|------|--------------|-------|------|----------|----------|
| 現代系列 | 現代自動車 47,089 | 慶南蔚山  | 67   | 乗用車：89   | 商用車：12   |
|      |              | 全北全州  | 95   | 商用車：10   |          |
|      |              | 忠南仁州  | 96   | 乗用車：30   |          |
|      | 現代精工 8,445   | 慶南蔚山  | 91   | 乗用車：8    |          |
| 起亜系列 | 起亜自動車 29,619 | 京畿光明  | 73   | 乗用車：14   | 商用車：18   |
|      |              | 京畿牙山湾 | 90   | 乗用車：51   |          |
|      | アジア自動車 9,180 | 光州市   | 68   | 乗用車：7    | 商用車：22.2 |
| 大宇系列 | 大宇自動車 17,194 | 京畿富平  | 62   | 乗用車：50   |          |
|      |              | 釜山    | 60   | 商用車：1    |          |
|      |              | 全北群山  | 96   | 乗用車：30   | 商用車：1.2  |
|      | 大宇重工業 4,859  | 慶南昌原  | 91   | 乗用車：21.5 | 商用車：2.5  |
| 双龍系列 | 双龍自動車 11,153 | 京畿平澤  | 79   |          |          |
|      |              | 京畿松灘  | 79   | 乗用車：8.5  | 商用車：6    |
| 三星系列 | 三星自動車        | 釜山市   | 98   |          |          |
|      | 三星商用車 12,674 | 慶南昌原  | 94   | 商用車：0.4  |          |
|      |              | 大邱市   | 97   | 商用車：4    |          |
| 合計   |              |       |      | 乗用車：319  | 商用車：67.3 |

出所) 現代自動車『1997自動車産業』現代自動車, 1997年。

韓国自動車工業協同組合『1997自動車工業便覧』, 1997年。他関連資料を基に作成。

図3 完成車各社の組立工場の立地



出所) 関連資料を基に作成

### 第2節 メーカーの立地展開と空間政策

では、こうしたメーカーの立地再編、つまりその地域戦略はいかなる要因によって、どのような形で展開されているのであろうか。近年新たな自動車産業の集積地として浮上している西海岸地域への進出に的を当ててみよう。

この点に注目すれば、まず、韓国の産業立地における空間政策の役割とそれによる経済空間の再編を指摘することができる。周知のように、経済的効率性を重視した既存の空間政策は、首都圏の肥大化と東南地域に巨大な工業地帯を形成させた。他方、中部圏と西南圏を含む西海岸地域は、開発から取り残され相対的後進地域として見なされてきた。ところが、80年代半ば以降、環黄海经济圈が一つの暫定的市場として浮かび上がり、その市場の活性化に対する期待は、西海岸地域の地理的、立地的位相を大きく変えた。つまり、西海岸地域は、新たな市場に向けた前進基地として位置づけられるようになったのである。

こうした位置づけの変化と共に後進地域の開発需要は、80年代末空間政策に反映された。「西海岸開発事業計画, 89」, 「第3次国土開発計画, 92-2001」で具体化された政策は、当該地域の開発を核心課

題と設定するにいたった。そこでは、大規模工業団地を集中的に造成して新規の工業用地を供給し<sup>8)</sup>、高速道路や港湾等のインフラの整備を通した国内外の市場へのアクセスを改善すると共に、臨海と内陸を連携した三つの新産業地帯を建設する<sup>9)</sup>ことが、主な事業内容となっている。また新産業地帯には、機械、自動車、鉄鋼、石油化学など主要リーディング産業を誘致業種と指定して既存地域からの分散を誘導している。これを促進するために、牙山から光陽にいたる一連の西海岸地域を開発促進及び民間資本誘致対象地域と指定した。一方工業団地の開発においても民間の自律性をより強化する方向へとその関連法が改正・制定（産業立地法，91）された<sup>10)</sup>。このように立地環境が変化する中で、自動車メーカーを含む大手企業は、グループ次元で西海岸地域へ既存工場の移転、または新規に建設するなど当該地域での生産拠点の確保を急いでいる。

こうした企業の動きは、90年代地方自治制の実施という政治的、社会的環境の変化と相まって、さらに拍車がかげられた。地方自治制の実施が、地域開発に対する議論を地方レベルで形成させると、これに対応して企業の対地域戦略も大きく修正された。つまり、大手企業グループは、グループ内企業組織を地域別に特化して配置する、いわゆる地域密着型経営に乗り出したのである（ヨム，1996，pp.187-190）。具体的には、現代グループの工場の地方分散、三星グループの工場の再配置、大宇グループの地域別特化戦略といったように、それぞれの企業グループは独自の経営戦略に基づいて対応策を講じている。この細部計画として、各企業グループは系列企業組織を西海岸地域へ集中的配置、またはそれを計画する方向へと対地域戦略が変わってきた。これは、特定部門の単独立地に留まらず、現代グループや大宇グループのように、関連系列企業群の随伴進出を通した西海岸地域でグループの拠点づくりとして進められている。このように、一連の空間政策の方向転換とそれによる経済空間が再編される中で、各企業グループの経営戦略の一環として自動車産業の立地展開も捉えることができよう。

### 第3章 部品企業の生産構造と立地

#### 第1節 部品企業の生産構造

自動車産業は、少数の完成車メーカーと数多くの部品企業とが、一定の範囲での分業関係の上で成り立っている。韓国自動車産業における部品企業が、こうした分業関係に基づいて生産活動を行い、また成長を遂げていくのは、メーカーの育成政策と密接な関わりを有している。70年代半ば、自動車産業と関連した政策は、完成車の生産に量産体制を導入して規模の経済を図り、その上国産固有モデルを生産するのが一つの柱となっていたというのは、第1章で述べた通りである。

しかし国産化を達成するためには、まず部品企業の育成が先行されなければならなかった。そこで政府は、部品企業をメーカーと分離して育成しようとする水平的系列化政策を推進する。メーカーは完成車の組立及び車体、エンジン等の核心部品を内製し、その他の部品は系列化された専門部品企業に生産させ、部品企業の専門化、大型化を目指すことである。そのため、系列化企業とその品目を指定すると共に国内生産部品の輸入制限等を通して、部品企業に安定的な供給基盤を提供した。こうした政策的な市場の保護下で、部品企業はその存立基盤が形成された。この政府主導の水平的系列化政

策は、80年代に入って、メーカーと部品企業との協力関係をより強調する、垂直的系列化<sup>1)</sup>政策へ転換され、メーカーの主導下で部品企業の育成が推進されるようになった。

このように政策的な枠組みが変化される中で、部品企業はメーカーの生産規模の拡大と共に新規参入、関連産業からの業種転換及び分社化等を通して企業数が増加されてきた。これをメーカーと直接取引を行う1次部品企業数の推移から見れば、77年355社から第2次オイルショックによる景気後退と構造調整期に一時的に低下するが、乗用車を中心とした量産体制の構築とその輸出産業化を達成した、87年頃約3倍の1042社に達した。こうした増加傾向は、「合理化措置」の解除による既存メーカーの設備拡張と新規参入に伴って、更なる部品需要の増加及び市場の拡大に誘引され、94年1548社を頂点にピークを迎えるまで続いた。しかし、近年取引部品企業数を縮小しようとするメーカーの戦略により、その多くが2次へ転落され、96年現在1次部品企業は1358社に至っている。

これらの市場構造を見ると、大部分の企業が組立用部品を生産して母企業へ納品しており(1295社、95.4%)、わずかの中小企業だけが(63社、4.6%)市販、輸出、軍納等に当てている。また売上高においては、それぞれ88.8%と11.2%を占めている。一方、組立用部品の生産企業を規模別に見れば、従業員1000名以下または資産総額800億ウォン以下の中小企業が1304社、96%に達しており、特に従業員50名以下の零細小企業が602社、44.3%を占め、部品企業の平均的企業規模は非常に零細である。反面、大企業で分類される54社は、財閥企業またはその系列社が大部分で、自動車部品専門企業は少数に過ぎない。つまり、大企業の総売上高のうち、メーカーへの納品額が50%を上回る企業は16社に過ぎないのである。しかし、企業規模別納品額においては、小企業4.3%、中企業62.1%、大企業33.6%といった規模別企業とは対照的な様相を示している(表2、表3)。

こうした構造的な零細的体質により、部品企業は技術開発能力及び品質水準が脆弱するだけでなく、1次と2次間の分業関係もそれほど進んでいない。さらに一つまたは二つの特定母企業と取引する閉

表2 従業員規模別の部品企業数(1996) (単位:社)

| 従業員数    | 50人以下       | 100人以下      | 101-300 | 301-500  | 501-1000 | 1000人以上 | 合 計   |
|---------|-------------|-------------|---------|----------|----------|---------|-------|
| 企業数     | 602         | 289         | 295     | 69       | 49 *15   | 39      | 1,358 |
| 構成比 (%) | 小企業<br>44.3 | 中企業<br>51.7 |         | 大企業<br>4 |          |         | 100   |

注) \*印の15社は資産総額が800億ウォンを超過するため大企業に分類されている。

出所) 韓国自動車工業協同組合『自動車工業便覧』, 1997年, p.63

表3 企業規模別の納品実績(1996) (単位:社, 億ウォン)

|     | 企業数        | 納品額           |
|-----|------------|---------------|
| 合 計 | 1,295(100) | 148,025 (100) |
| 小企業 | 578(44.6)  | 6,398 (4.3)   |
| 中企業 | 663(51.2)  | 91,847(62.1)  |
| 大企業 | 54(4.2)    | 49,780(33.6)  |

注) 軍納, 市販, 輸出企業の63社は除外されている。

出所) 韓国自動車工業協同組合『自動車工業便覧』, 1997年, p.66

鎖的な構造が顕在化される等様々な課題をはらんでいると指摘されている<sup>12)</sup>。

## 第2節 部品企業の立地変貌と母企業との取引関係

部品企業の立地は、全国的視野から見れば、首都圏（ソウル、京畿、仁川）と東南地域（慶北、大邱、慶南、釜山）に集中しているが、近年になって、西海岸地域の比重が堅調に増加している（表4、図4、図5）。

このような両極への集中現状を時系列的に見れば、首都圏地域は、相対的地位が持続的に弱化されている反面、東南地域は、逆にそれが強化され、ついには首都圏の比重を上回っている。また各圏域内部においても、立地パターンは大きく変わっている。首都圏地域では、ソウル大都市から京畿一円の周辺地域へと外延的な拡散が急ピッチで進んできた。というのは、ソウルは首都圏整備計画（82）等により工場の新・増設の禁止や既存工場の移転を促進するなど立地的制約要因が強く働いていたが、その周辺地域は、安養等衛星都市を中心に工業基盤の整備が進められてきたためである。そして、東南地域では、大邱、釜山の大都市から金海、陽山等近隣の中小都市や臨海工業ベルトを中心に分散されてきた。このような時系列的立地変化のパターンは、メーカーの立地動向と関連づけて見れば、より明瞭になる。つまり、首都圏は「大宇」、「起亜」、「双龍」が、そして東南地域は「現代」、「現代精工」、「大宇」、「大宇重工業」（最近には「三星」）が、それぞれ立地しているが、東南地域では、特に「現代」の生産能力強化と共に部品企業の立地が急速に増加してきた。このことから言えば、部品企業の立地は、メーカーの立地動向に密接に対応していると言えよう。つまり、部品企業の立地はメーカーの立地に大いに牽引されている<sup>13)</sup>。

表4 部品企業の地域別分布推移(単位：社、%)

|         | ソウル  | 京畿・仁川    | 江原  | 忠北  | 忠南・大田   | 全北  | 全南・光州   | 慶北・大邱   | 慶南・釜山     | 合計    |
|---------|------|----------|-----|-----|---------|-----|---------|---------|-----------|-------|
| 企業数(77) | 187  | 37 28    | 0   | 0   | 3 8     | 0   | 1       | 1 24    | 15 51     | 355   |
| 構成比     | 52.7 | 10.4 7.9 | 0   | 0   | 0.8 2.3 | 0   | 0.3     | 0.3 6.8 | 4.2 14.3  | 100   |
| 〃 (81)  | 121  | 81       | 1   | 0   | 6       | 1   | 8       | 33      | 25 48     | 324   |
| 〃       | 37.3 | 25       | 0.3 | 0   | 1.9     | 0.3 | 2.5     | 10.2    | 7.7 14.8  | 100   |
| 〃 (84)  | 259  | 205 64   | 3   | 0   | 12      | 1   | 27      | 11 50   | 72 137    | 841   |
| 〃       | 30.8 | 24.4 7.6 | 0.4 | 0   | 1.4     | 0.1 | 3.2     | 1.3 5.9 | 8.6 16.3  | 100   |
| 〃 (87)  | 227  | 272 85   | 2   | 3   | 19      | 0   | 9 37    | 29 71   | 124 164   | 1,042 |
| 〃       | 21.8 | 26.1 8.2 | 0.2 | 0.3 | 1.8     | 0   | 0.9 3.6 | 2.8 6.8 | 11.8 15.7 | 100   |
| 〃 (90)  | 157  | 332 114  | 3   | 9   | 11 12   | 3   | 5 68    | 57 87   | 231 151   | 1,240 |
| 〃       | 12.7 | 26.8 9.2 | 0.2 | 0.7 | 0.9 1.0 | 0.2 | 0.4 5.5 | 4.6 7.0 | 18.6 12.2 | 100   |
| 〃 (93)  | 174  | 364 128  | 3   | 18  | 37 12   | 7   | 7 81    | 77 97   | 274 144   | 1,423 |
| 〃       | 12.2 | 25.6 9.0 | 0.2 | 1.3 | 2.6 0.8 | 0.5 | 0.5 5.7 | 5.4 6.8 | 19.3 10.1 | 100   |
| 〃 (96)  | 112  | 347 97   | 3   | 27  | 61 12   | 41  | 7 69    | 71 108  | 254 149   | 1,358 |
| 〃       | 8.2  | 25.6 7.1 | 0.2 | 2   | 4.5 0.9 | 3   | 0.5 5.1 | 5.2 8.0 | 18.7 11.0 | 100   |

出所) 韓国自動車工業協同組合『自動車工業便覧』1985年～1997年

韓国自動車工業協同組合『自動車組20年史』1983年。

図 4 1984年の部品企業の地域的分布

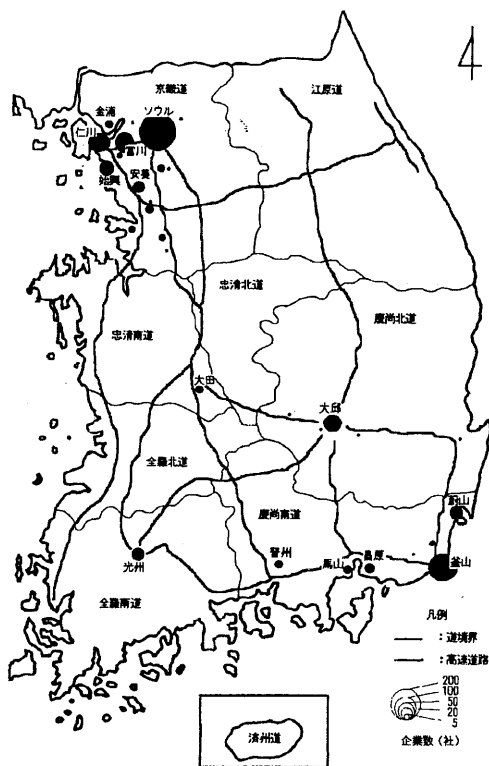
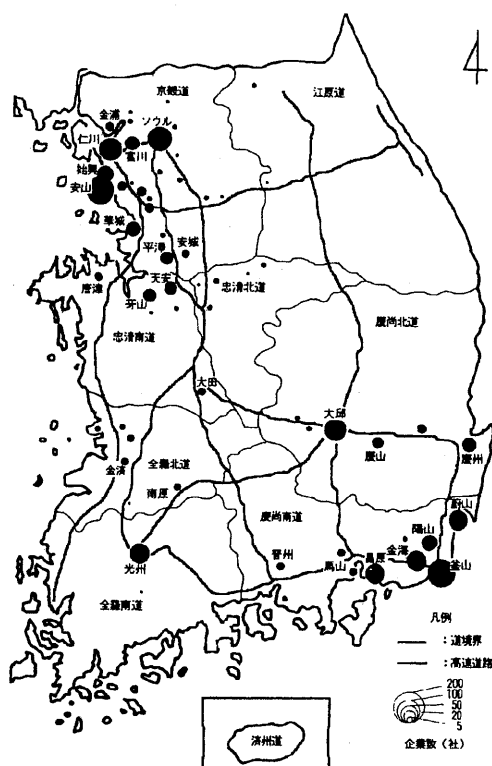


図 5 1996年の部品企業の地域的分布



出所) 韓国自動車工業協同組合『自動車工業便覧』  
1985年を基に作成

出所) 韓国自動車工業協同組合『自動車工業便覧』  
1997年を基に作成

表 5 「現代」と取引を行う部品企業の地域的分布推移(単位:社,%)

| 年度 | 取引形態  | 首都圏       | 東南地域      | その他      | 合計(A)     | 東南地域(B)   | (B)/(A) |
|----|-------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|---------|
| 84 | 現代    | 20(15.3)  | 58(51.8)  | 1 (20)   | 79(31.9)  | 58(51.8)  | 73.4    |
|    | 現代+他社 | 111(84.7) | 54(48.2)  | 4 (80)   | 169(68.1) | 54(48.2)  | 32      |
|    | 小計    | 131(52.8) | 112(45.2) | 5 (2)    | 248(100)  | 112(45.2) | 45.2    |
| 90 | 現代    | 21(19.3)  | 218(71.7) | 5 (27.8) | 244(56.6) | 218(71.7) | 89.3    |
|    | 現代+他社 | 88(80.7)  | 86(28.3)  | 13(72.2) | 187(43.4) | 86(28.3)  | 46.3    |
|    | 小計    | 109(25.3) | 304(70.5) | 18(4.2)  | 431(100)  | 304(70.5) | 70.5    |
| 96 | 現代    | 16(15.8)  | 94(43.3)  | 31(51)   | 141(37.2) | 94(43.3)  | 66.7    |
|    | 現代+他社 | 85(84.2)  | 123(56.7) | 30(49)   | 238(62.7) | 123(56.7) | 51.7    |
|    | 小計    | 101(26.6) | 217(57.3) | 61(16.1) | 379 (100) | 217(57.3) | 57.3    |

注) その他は江原, 忠北, 忠南, 大田, 全北, 全南, 光州を指す。

出所) 韓国自動車工業協同組合『自動車工業便覧』, 1985, 1991, 1997年より作成。

これを「現代」と取引する部品企業を事例に、その立地変化がどのように変わってきたかをより具体的に見て見よう(表5)。84年「現代」は248社の部品企業と取引関係を行っていた。このうち、過

半数を越える131社（52.8%）は首都圏地域に、また112社（45.2%）は東南地域に立地している、東南地域の比重がやや低かった。さらに絶対多数は両地域に集中していた。しかし、96年になると、それは逆転され、首都圏地域の部品企業に対する依存度は絶対数、比重共に急減している。反面、東南地域のそれは大幅な増加へ転じている<sup>14)</sup>。特に近年の全州、牙山へ組立工場の建設と関連して、その他の地域での部品企業の立地と取引企業数の急増は注目に値する。

「現代」の場合、このような近接立地は、部品企業自らによってももたらされたが、量産体制を構築した80年代半ば以降、主にメーカーの主導で推進されてきた（現代自動車20年史，1987，pp.609-610）。「現代」は、部品の多くを首都圏地域の企業に依存していたため、乗用車の量産に伴う部品の適期供給や経営・技術指導及び部品の共同開発等の情報伝達に距離の摩擦が大きな障害要因となっていたのである。そのため、月城、彦陽、陽山等の蔚山近隣地域に系列化団地を造成して、首都圏地域の企業だけでなく、東南地域の企業に対してもより近接な立地を誘導してきた。

一方、それぞれの地域に立地する部品企業の母企業＝「現代」に対する納品依存度を見れば、近接立地するほどその比率が高いことがわかる（表6）。売上高の75%以上を「現代」に納品する部品企業は90%、50-75%の企業は72.1%が東南地域に立地している。このことについては、金(1995)は、「母企業に対する納品依存度が高いほど母企業の隣接地域へ設立、または移転してきた」としている。いづれにしろ、部品企業の近接立地と母企業との取引関係には一定の関わりがあるといえよう。

ところが、部品企業の機能別地域分布においては、地域間に大きく違ってくる（表7）。86年「現代」は、主に首都圏地域と東南地域の企業から部品を調達してきた。その内訳を見ると、首都圏地域は、機械加工、電装品、その他（不明）といった、相対的に高付加価値で、技術水準の高い部品を生産・供給する企業が絶対的多数を占めている。しかし、比較的技術水準が低く、またかさばって輸送負担が大きいプレス、ゴム、プラスチック、内装等は、東南地域の企業が主に生産・供給する、いわゆる地域間分業が機能別に異なっている。つまり、東南地域では、部品企業の集積が急速に進んできたとはいえ、技術的基盤が低く、輸送負担が大きい部品を生産する企業が、近接立地の主流になっている。これは、市場が広く、歴史的に形成された首都圏地域の集積基盤と対比されることで、東南地域に立地する部品企業の性格を端的に示すことでもある。

表6 「現代」へ納品する部品企業の地域分布（納品規模別）（単位：社，%）

|        | ソウル・京仁    | 大邱・慶北     | 釜山・慶南     | その他      | 合計(A)     | 東南地域(B)    | (B)/(A) |
|--------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|------------|---------|
| 一次下請   | 113(24.1) | 112(24.0) | 221(47.2) | 22(4.7)  | 468(100)  | 333(71.2)  | 71.2    |
| 25%以下  | 56(49.6)  | 49(43.8)  | 58(26.3)  | 11(50.0) | 174(37.2) | 107(32.1)  | 61.5    |
| 25-50% | 29(25.7)  | 24(21.4)  | 36(16.3)  | 7(31.8)  | 96(20.5)  | 60(18.0)   | 62.5    |
| 50-75% | 16(14.1)  | 14(12.5)  | 35(15.8)  | 3(13.6)  | 68(14.5)  | 49(14.8)   | 72.1    |
| 75%以上  | 12(10.6)  | 25(22.3)  | 92(41.6)  | 1(4.6)   | 130(27.8) | 117(35.1)  | 90      |
| 2次下請   | 862(38.9) | 499(22.5) | 807(36.5) | 46(2.1)  | 2214(100) | 1306(59.0) | 59      |

注) 1. その他は江原，忠北，忠南，大田，全北，全南，光州を指す。

2. 東南地域は大邱・慶北，釜山・慶南を指す。

出所) 金 完杓『経済学論集』第4巻第1号，1995年.p.83



表7 「現代」と取引する部品企業の機能別地域分布(1986年)

|      | 機械加工 | プレス | ゴム | プラスチック | 電装 | 内装 | その他 | 合計  |
|------|------|-----|----|--------|----|----|-----|-----|
| 首都圏  | 35   | 5   | 4  | 4      | 26 | 4  | 21  | 100 |
| 東南地域 | 43   | 52  | 10 | 17     | 12 | 10 | 15  | 159 |
| 合 計  | 78   | 58  | 14 | 21     | 38 | 14 | 36  | 259 |

出所) (株)現代自動車『現代自動車20年史』現代自動車, 1987年, p.608

## おわりに

本稿では韓国自動車産業の成長・発展過程で、完成車メーカーの生産組織と、メーカーと重層的分業関係を形成する部品企業とを、特に空間的側面に重点をおきながらその展開過程を考察してきた。そこで明らかになった点は、以下の通りである。

完成車メーカーは、首都圏、東南地域、西海岸地域という三つの地域に分散された形で生産拠点を構築してきたが、歴史的には、一定の方向性が見いだされる。つまり、自動車産業は発祥地である首都圏に加え、特に「現代」の生産能力強化に伴い東南地域にも一つの拠点が形成されて以来、近年には、西海岸地域が新たな集積地として注目されるようになった。こうした近年の立地再編は、既存地域での立地的制約要因が働く中で、経済空間の再編や政治、社会的環境の変化と共に企業の対地域戦略が大きく修正されたことと理解される。

一方、部品企業は、メーカーの立地動向に牽引された形で、メーカーを頂点にその近接地域に集中立地している。それはメーカーが量産体制を構築するにつれ、部品の適期調達や情報伝達等でより密接な協力関係が求められ、近接立地を誘導してきた要因が大きいと思われる。ところが、部品企業はそれぞれの集積地において機能別に地域間分業が異なった様子を示していることが明らかになった。この点をふまえて、今後は自動車産業の集積地における部品企業の性格究明や新興集積地での部品企業の集積の可能性などを解明するのが一つの課題になる。

## 注

- 1) 水平的系列化とは、部品企業が特定の母企業と排他的に取引するのではなく、多数の母企業と同時に取引関係を行う方式である。この場合、母企業は1個の部品に対して1社の部品企業と取引を行うことになるが、部品企業は多数の母企業と取引する。したがって、水平的系列化は、完成車メーカーよりは部品企業が中心になって、完成車メーカーに対する部品企業の自律性を高める方式といえる(洪, 1993, p.101)。
- 2) 政府は、経済開発計画を推進する過程で、特定産業を育成させるために戦略産業を指定してきた。73年には、鉄鋼、機械、造船、化学、電子、非鉄金属の6大産業を、これに、79年には自動車を含めセメント、陶磁器、石油化学を追加指定して、育成対象が10大産業へ拡大された。
- 3) 95年現在、大手3社の海外研究所は、アメリカ、日本、ドイツ、イギリス等を中心に10ヶ所が設立されている。このうち2ヶ所は80年代に、8ヶ所は90年代に設立された。
- 4) 96年10月現在、大手3社の海外投資は13ヶ国に21件で、99年までの生産能力は173.8万台に達する(朴・金, 1997, pp.39-41)。
- 5) しかし、「双龍」は97年「大字」に、そして「起亜」とその系列の「アジア」は98年「現代」にそれぞれ引受され、

生産能力から見れば、98年末現在「現代」と「大宇」の2社の寡占体制となっている。

- 6) 「現代」は、88年乗用車第3工場の建設を計画していた当時、すでに工場敷地が飽和状態に至り、第3の立地を検討したことがある(現代自動車20年史, 1992, pp.681-682)。
- 7) 最近、国内で供給過剰が懸念され、「現代」と「双龍」はそれぞれ栗村工場と達成工場の建設を見送ることにした(韓国産業銀行, 1997, p.33)。
- 8) 『第3次国土総合開発計画部門別報告書』では、同期間中に造成される新規用地114km<sup>2</sup>の60%を中部圏と西南圏に供給して、60-70年代の東南工業地帯の政策的建設のような水準の公共、及び民間投資を積極的に誘致する(国土開発研究院, 1991.p.238)としている。
- 9) 三つ新産業地帯は、①牙山湾—大田—清州を結ぶ軸、②群山—裡里—全州を結ぶ軸、③木浦—光州—光陽を結ぶ軸となっている。
- 10) この法律に基づいて、「現代」、「大宇」、「双龍」は各地方自治体または土地開発公社と共同で、大規模工業団地の開発を行って、そこへ自動車産業を立地させている。具体的には、「現代」の仁州・栗村工業団地、「大宇」の群山工業団地、「双龍」の達成工業団地がそれである(陳, 1994, pp.28-29)。
- 11) 垂直的系列化は、メーカーごとに一つまたはそれ以上の部品企業を指定して、メーカーと下請取引関係を行う方式である。この場合、部品企業は特定のメーカーと緊密な取引関係、つまり系列関係を結ぶことになる。
- 12) 詳しいのは、金(1995)、朴他(1997)、呉(1995)を参照されたい。
- 13) ただ、東南地域の地位の強化を「現代」の立地だけに帰することはできなく、経済開発の過程で形成された東南工業地帯という点も考慮に入れなければならない。
- 14) 90年と96年を比較してみれば、東南地域の比重が急減となっている。このことは、「現代」が部品供給関係の再構築戦略の一環として、91年から1次部品企業数を持続的に縮小してきた(鄭, 1995, pp.126-134)ため東南地域の多くの零細中小企業が1次から2次へと転落したためではなかろうかと思われる。

## 参 考 文 献

### [日本語]

- 小川佳子「新興自動車工業地域における自動車1次部品メーカーの生産展開—九州・山口地域を事例として—」『経済地理学年報』第40巻2号, 1994年。
- 金 完杓・Sung-jo PARK「韓国自動車産業における日本型サプライヤーシステムの導入と適用」『社会科学研究』第48巻2号, 1996年。
- 竹内淳彦「日本における自動車工業の地域的構造」『地理学評論』44-7, 1971年。
- 田村 均「自動車産業の新たな集積」(所収 矢田俊文・今村昭夫編著『西南経済圏分析』ミネルヴァ書房, 1991年)。
- 友澤和夫「山口県防府市における自動車組立工場の立地と関連工場の展開」『東北地理』第42巻, 1990年。
- 友澤和夫「自動車産業の再編合理化と地域実態」(所収 山川充夫・柳井雅也編著『企業空間とネットワーク』大明堂, 1993年)。
- 松橋公治「自動車産業を支える地域のメカニズム」『地理』第27巻第6号, 1982年。
- 松橋公治・松田 孝「産業の「空洞化」と自動車工業地域の再編成—海外現地生産の拡大と国内生産体制の再編成を中心に—」『明治大学人文科学研究紀要』第31冊, 1992年。
- 水野真彦「自動車産業の事例から見た企業間連関と接近」『地理学評論』70A-6, 1997年。
- 宮川泰夫「自動車工業」(所収 北村嘉行・矢田俊文編著『日本工業の地域構造』大明堂, 1977年)。
- 矢田俊文『国土政策と地域政策』大明堂, 1996年。

### [韓国語]

- 起亜自動車(株)『起亜自動車50年史』(株)起亜自動車, 1994年。
- 金 完杓「日韓自動車産業の部品供給体制の比較」『経済学論集』第4巻第1号, 1995年。
- 柳 承翰「韓国自動車産業の下請生産とその立地に関する研究」東国大学大学院修士論文, 1988年。
- 柳 在憲「韓国自動車産業の展開過程と自動車資本の歴史的 성격」(所収 韓国産業社会研究会編『韓国資本主義と自動

- 車産業』プルピッ、1990年)。
- 朴 基栄他『地方自治制と自動車産業』起亜経済研究所、1991年。
- 朴 重球他『韓国自動車産業の都給関係と活性化方案』産業研究院、1997年。
- 朴 重球他『韓国自動車産業の世界化戦略』産業研究院、1997年。
- 呉 圭昌他『韓国自動車産業の発展歴史と成長潜在力』産業研究院、1997年。
- 呉 圭昌『自動車産業の製品開発と部品調達体制の国際比較』産業研究院、1995年。
- ヨム ミキョン「地方自治と企業の地域戦略—浦項製鉄(光陽製鉄所)の事例を中心に」『地域開発研究』第28巻第1号、1996年。
- 李 権炯『韓国自動車産業の発展過程』起亜経済研究所、1995年。
- 李 相石『韓国自動車産業の生産組織及び技術と立地に関する研究』全南大学大学院博士論文、1992年。
- 李 春根他『自動車産業の大邱経済波及効果と発展課題』大邱慶北開発研究院、1995年。
- 任 成圭『世界10大自動車企業に向けた国内完成車メーカーの投資戦略』(所収 起亜経済研究所編『自動車産業研究』起亜経済研究所、1995年)。
- 鄭 承國「柔軟的生産に向けた技術と組織の変化」成均館大学大学院博士論文、1995年。
- 丁 振声『韓国完成車メーカーの部品企業育成戦略と部品企業の対応—H社の事例を中心に』韓国開発研究院、1994年。
- 趙 成旭『韓国自動車部品工業の連携パターンに関する研究』『地理教育論集』第18輯、1987年。
- 趙 昌衍「韓国自動車部品工業の立地変化」『地理学論叢』別号16巻、1993年。
- 趙 炯濟『韓国自動車産業の戦略的選択』白山書堂、1993年。
- 陳 英煥「工業団地の開発と民間企業の参与—実体と政策課題」『国土研究』第22巻、1994年。
- 通産産業部・韓国自動車工業協同組合『自動車部品産業の発展戦略』通産産業部・韓国自動車工業協同組合、1994年。
- 韓国開発研究院『第3次国土総合開発計画部門別報告書』韓国開発研究院、1992年。
- 韓国開発研究院『韓国の自動車工業』韓国開発研究院、1980年。
- 韓国産業社会研究会編『産業社会の再照明』ハンウルアカデミー、1994年。
- 韓国産業銀行『設備投資計画調査』韓国産業銀行、1997年5月号(第57号)。
- 韓国自動車工業協同組合『自動車組合20年史』韓国自動車工業協同組合、1983年。
- 韓国自動車工業協同組合『自動車工業便覧』韓国自動車工業協同組合、1985、1988、1991、1994、1997年。
- 韓国自動車工業協同組合『月刊 自工報』韓国自動車工業協同組合、1985年11月号、1996年9月号、1997年2月号・10月号。
- 現代自動車㈱『現代自動車20年史』(株)現代自動車、1987年。
- 現代自動車㈱『現代自動車史』(株)現代自動車、1992年。
- 現代自動車㈱『1998自動車産業』(株)現代自動車、1998年。
- 洪 長杓「韓国における下請系列化に関する研究」ソウル大学大学院博士論文、1993年。