

平成21年8月12日

## 韓国：三千里自転車、国内生産再開へ

### －高級 MTB、電動自転車を中心に年間10万台計画－

韓国では昨年から知識経済部と自転車業界の間で国内での自転車生産復活を目指してきたが、このたび最大手の三千里自転車が国内に工場を建設することになり、7月24日京畿道(キョンギド)で工場の起工式を行ったと韓国の幾つかのメディアが伝えた。

建設地はソウルから南に約 20km の京畿道儀旺(ウイワン)市。同社がそこを選んだ理由は、主要消費地域である首都圏に近いこと、加えて儀旺コンテナ基地、平澤(ピョンテク)港へのアクセスなど輸出入環境が優れていることがある。旧ヘテ製菓の工場跡地 8,309 m<sup>2</sup>(約 2,500 坪)の敷地に総事業費 400 億ウォンを投じて年間最大 30 万台の完成車の生産が可能な工場を建設する。地上 3 階、延べ床面積 1 万 2,940 m<sup>2</sup>で、生産部分 3,900 m<sup>2</sup>、倉庫施設 7,900 m<sup>2</sup>、事務所 1,090 m<sup>2</sup>、休憩室 50 m<sup>2</sup>からなり、竣工は今年末、高級自転車生産を中心に来年初めから本格稼動に入る計画である。

三千里が人件費上昇などにより 2005 年に国内工場を閉鎖した後、5 年ぶりとなる国内生産を決定した理由は、自転車産業育成の意志が強い現政権の強力なバックアップと、国内で高級自転車の需要が今後大幅に増えるだろうという予測があるためだ。

現在、国内の高級自転車の市場規模は年間 13 万台、金額では 1,000 億ウォン以上と見られており、低価格自転車は価格競争力のある中国工場で OEM 生産し、儀旺工場では新素材を採用した高級 MTB や電動自転車、価格にすると 1 台当たり 50 万ウォン(日本円約 40,000 円)以上の製品を年間 10 万台規模で生産するというのが三千里の戦略である。

起工式にはイ・ユンホ知識経済部長官のほか、キム・サンヨプ大統領府未来ビジョン秘書官、キム・ムンス京畿道知事、アン・サンスハンナラ党院内代表、イ・ヒョング儀旺市長、イ・ドンヒ POSCO 社長、イ・ジョンファサムスン SDI 副社長など 200 人余りが参加し、さながら国の基幹産業の起工式のような感じだと報じられた。

## 期待を寄せる政府

それほど大規模ではないこの工場の起工式に多くの政府や地元自治体の要人が一度に訪れたことは、衰退してしまった国内自転車生産復活への期待が如何に大きいかの表れである。知識経済部のイ・ユンホ長官も祝辞の中で、「自転車産業が環境成長時代を代表する経済成長の原動力になれるよう、技術開発の面や全国を結ぶ自転車道の整備などインフラ構築などの面において政府レベルの支援を惜しまない」と約束し、三千里自転車に対しては「今後国内自転車産業の活性化に先頭に立って寄与して欲しい」と述べたということである。

そもそも今回の国内生産再開は李明博(イ・ミョンバク)大統領の意向を反映したものである。韓国聯合ニュースによると大統領は今年4月20日のラジオ演説で、「自転車は環境成長のパートナー。炭素を排出しない自転車を主要交通手段として復活させることが、我々が進むべき道。自転車時代へと急がなければならない」と強調し、さらに大統領は国内の自転車生産が途絶えた状態であることを残念がり、「環境技術と結びつけた未来型中核技術を開発して高付加価値のハイブリッド自転車を生産し、国内でも使い輸出もできればどれほど良いか」と述べたそうである。

## 政府、自治体の支援

政府は5月初めに発表した自転車産業活性化対策で自転車部品産業の育成計画を明らかにしている。その中で特に新素材としてマグネシウムを活用した製品開発に期待をかけており、先端技術企業が集まっている全羅南道(チョルラナンド)順天(スンチョン)のテクノパークをマグネシウム部品の生産拠点にする構想を持っている。

また、大田(テジョン)大徳(テドク)特区には自転車 R&D 団地が造成される。このため知識経済部は60億ウォンの予算を確保し、8月中に支援対象プロジェクトの事業者を選定する計画である。このほか、慶尚北道(キョンサンブクト)永川(ヨンチョン)でも知識経済部主導で自転車部品団地構築事業が推進される。

更に、儀旺市と関税庁も三千里の工場設立を積極的に支援している。特に儀旺市は工場の敷地を斡旋しただけでなく、工場設立申請をたった1日で承認したのに続き、建築許可申請を受付後1時間後に許可したことで話題になったそうだ。関税庁も24日、国内の自転車産業の育成のための支援の一環として、三千里儀旺工場を「保税倉庫」に指定し、輸入する生産機械類、設備品及び工事用機器に対する関税の保留、迅速な通関手続きなど様々な特典を受けられるようにした。

## 資金の潤沢な三千里自転車

三千里は1990年代まで大邱(テグ)、慶尚南道(キョンサンナムド)、梁山(ヤンサン)の工場で年間100万台の自転車を生産していたが、中国製の安価な自転車に押され、2000年に大邱工場を閉鎖し、その翌年には梁山工場を忠清北道(チュンチョンブク

ド) 沃川(オクチョン)に移転した。05年には沃川工場も閉鎖し、それ以降現在まで中国でOEM生産しており、2008年の販売台数は100万台前後と推定される。

中央SUNDAYという韓国証券新聞によると、最近の三千里は99年のキム・ソクファン社長就任以来、最高の時期を迎えている。昨年の売上高は子会社を合わせて1,000億ウォンを超えており、さらに今年に入り自転車などの環境関連銘柄の人気に支えられ、株式市場で686億ウォン(三千里503億ウォン、子会社183億ウォン)を調達し潤沢な資金があるので、儀旺工場への投資が可能となった、とのことである。

### 当面は輸入部品を使用

近年、韓国では全国的に自転車ブームが起きているが、国産自転車は殆どない状態である。20万～30万ウォン台の低価格車の市場は中国製が、100万ウォン以上の高級車市場は台湾製がほぼ独占しており、年間約200万台弱(2008年)の国内市場で国産は2万台に過ぎない。

殆どの国内部品メーカーが閉鎖もしくは、中国に移転し、現在残っているのは関連メーカーも含めて20～30社ほどで、自転車の国内生産基盤はほぼ瓦解した状態にある。従って工場だけ作っても直ぐに国産自転車が出来上がることはなく、三千里のキム社長はまずは「円滑な部品調達」を最優先課題に挙げている。同社関係者も「工場の稼働初期は殆どの部分は外国から輸入に頼るしかない。そのため今のところ Made in Korea というラベルを貼るのは難しいだろう」と話したという。

以上

(上海事務所)



この報告書は、競輪の補助金を受けて作成したものです。