

グローバル化で変化する日韓経済関係

—自動車、電子産業を例に—

調査部

上席主任研究員 向山 英彦

研究員 大嶋 秀雄

要 旨

1. 近年の日韓関係の悪化は直接的には歴史認識問題に起因するが、関係修復が進まないことには、韓国にとって日本の重要性が低下したことも影響していると考えられる。本稿では、自動車と電子産業を取り上げて、両国の経済関係の変化を分析する。
2. 日韓の経済関係をみるうえで、国交正常化以来の貿易赤字をめぐる動きと、2000年代に入って顕著になった韓国にとっての「日中の重要性の逆転」が重要である。
3. 韓国では対日貿易赤字を削減する目的から70年代末に「輸入先多辺化品目制度」が導入され、日本からの乗用車輸入が事実上禁止された。同制度の撤廃を契機に、2000年代に日本の対韓輸出が再開された。他方、韓国の完成車の対日輸出は限定的であるため、完成車貿易では日本側の圧倒的な黒字が続いている。
4. 完成車と異なり、自動車部品貿易では最近韓国側の黒字になった。これは、①韓国製自動車部品の価格・品質面での競争力向上、②韓国企業の積極的な市場開拓、③日本の完成車メーカーによる調達拡大などにより対日輸出が増加した一方、対日輸入が2010年をピークに減少したことによる。グローバル化が日韓関係を変化させたケースである。
5. 他方、韓国の電子産業は、日本などの先進工業国から技術、人材、生産財、資本財を導入することで急速に発展した。輸出拡大を優先して生産財や資本財の多くを日本からの輸入に頼ったため、対日輸入依存度は極めて高かった。
6. 近年、中国の台頭などを背景とした貿易構造の変化により、対日輸入依存度は低下したが、現在でも日本は電子部品や非メモリ半導体、半導体製造装置などの輸入先として重要な役割を担っている。日本と韓国は産業構造の類似性から競合関係が目立ちがちであるものの、電子産業では一種の協調関係が成立している。
7. 日韓関係の改善には、関係が悪化した過程を冷静に分析する一方、韓国にとって日本の重要性、日本にとって韓国の重要性を再認識することが重要である。

目次

I. 今日の日韓経済関係をみる視点

1. 冷え込んだ日韓関係
2. 国交正常化と対日貿易赤字問題の登場
 - (1) 65年の国交正常化
 - (2) 政治的イシューとなった貿易赤字
3. グローバル化と中国の台頭により変わる2000年代
 - (1) グローバル化の進展と対中依存度上昇
 - (2) 重要性が高まる中国

II. グローバル化が変える日韓の自動車貿易

1. 日本側の黒字が続く完成車貿易
 - (1) 韓国市場で伸び悩む日本車
 - (2) 日本市場でシェアをとれなかった韓国車
2. 韓国側が黒字になった自動車部品貿易
 - (1) 増加基調を続ける対日自動車部品輸出
 - (2) グローバル化が後押しした輸出
 - (3) 対日輸出が増加した背景
 - (4) 10年をピークに減少した対日輸入
 - (5) 今後の展望

III. 電子産業における日本の役割の変化

1. 韓国の工業化と電子産業の発展
 - (1) 韓国の工業化
 - (2) 電子産業の発展
2. 中国の台頭と対日貿易依存度の低下
 - (1) 中国の台頭により変化した貿易構造
 - (2) 電子産業における対日輸入依存度の低下
3. 対日輸入依存度が低下するなかで変化した日本の役割
 - (1) 非メモリ半導体・電子部品が支える電子機器の対日輸入
 - (2) 半導体製造装置を中心に拡大する一般機械の対日輸入
4. 今後の展望

結びに代えて

2015年は日本と韓国の国交が正常化して50周年になる。李明博前大統領の竹島（韓国名は独島）上陸を契機に悪化した関係の改善に向けて、首脳会談の実現が望まれているが、今日まで実現されていない。関係の悪化に「円安ウォン高」と韓国経済の減速が重なったため、両国間の貿易額（ドルベース）が12年以降3年連続で前年を下回るなど、経済関係にも影響が表れている。

日韓関係の悪化は直接的には歴史認識問題に起因しているといえようが、関係の修復が進まないことには、韓国にとって日本の重要性が低下したことも影響していると考えられる。まず冷戦体制の崩壊に伴い安全保障面で、つぎに韓国経済のグローバル化により経済面での日本の重要性が低下した。重要性が低下すれば、関係を修復させようとする力が働きにくくなる。

他方、2000年代に安全保障と経済の両面で重要性が高まったのが中国である。

しかし、以前よりも重要性が低下したとはいえ、韓国にとって日本、日本にとって韓国は依然として重要な相手国であるのも事実であろう。日本企業と韓国企業はサプライチェーンで結ばれており、それは日韓を超えた広がりをもっている。韓国企業は高品質な素材、部品、製造装置などを日本（日本企業）に依存する一方、日本企業にとっても、世界市場で販売力を有する韓国企業は重要な納入先である。また東日本大震災直後、日本は不

足する石油製品を韓国からの輸入で補ったように、エネルギー分野での相互協力も重要である。さらに日本と韓国は少子高齢化など共通する問題を抱えているため、政策面や活動分野で相互に学ぶことが出来る。

現在必要なことは日韓関係が冷え込む事態に至った経緯を冷静に分析したうえで、双方にとって相手国の重要性を広く国民に再認識させることではないだろうか。

以上の問題意識に基づき、本稿では、自動車と電子産業を取り上げて、日韓の経済関係（主に韓国にとって日本の位置付け）がどのように変化してきたのかを分析し、日韓が双方にとって重要な存在であることを明らかにする。構成は以下の通りである。Ⅰ.では今日までの日韓経済関係の動きを整理する。Ⅱ.では自動車産業の動きを完成車、部品貿易に分けて分析する。Ⅲ.では電子産業を取り上げる。

Ⅰ. 今日の日韓経済関係をみる視点

日韓関係の冷え込みは経済関係にも影を落とし始めた。以下では、これまでの日韓経済関係の動きを振り返りながら、国交正常化以来対日貿易赤字が問題になってきたこと、2000年代に入り、韓国にとって「日中の重要性の逆転」が生じたことを明らかにする。

1. 冷え込んだ日韓関係

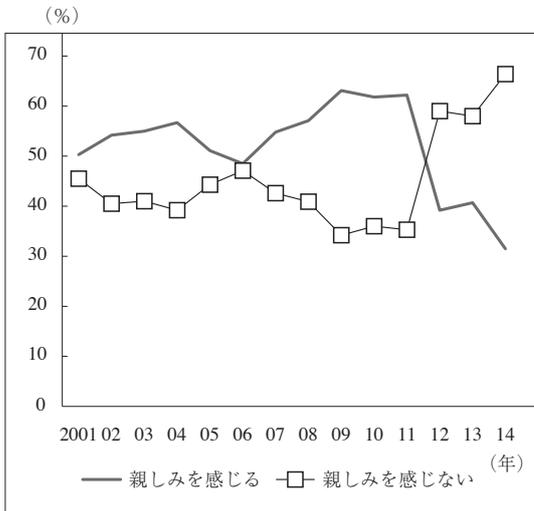
2015年は日本と韓国の国交が正常化して50周年になる。李明博前大統領の竹島（韓国名は独島）上陸を契機に悪化した両国関係の改善に向けて、首脳会談の実現が望まれているが、今日まで実現していない。朴槿恵大統領が会談実現の前提に「正しい歴史認識」を求めており、その歴史認識における「隔たり」が埋められていないからである。

このような時期だからこそ民間交流の重要性が指摘されているが、日韓関係に対する一般の国民の関心はさほど高くないのが現状であろう。むしろ近年、日本人の韓国に対する「親しみ度」が著しく低下している。2014年10月に実施された「外交に関する世論調査」（内閣府大臣官房政府広報室）の結果によれば（図表1）、韓国に対して「親しみを感じる」という回答の割合が前年より約9%ポイント低下し31.5%となった一方、「親しみを感じない」という回答率が約8%ポイント上昇して66.4%となった（「わからない」が2%強）。

一部メディアによるネガティブキャンペーンの影響もあろうが、この結果を冷静に受け止めなければならないだろう。

日韓関係の悪化と円安・ウォン高が重なったため、両国間の貿易額（ドルベース）は3年連続で減少したほか（図表2）、韓国を訪問する日本人が急減するなど、経済面にもマイナスの影響が表れている。事態を憂慮した

図表1 韓国に対する親近感

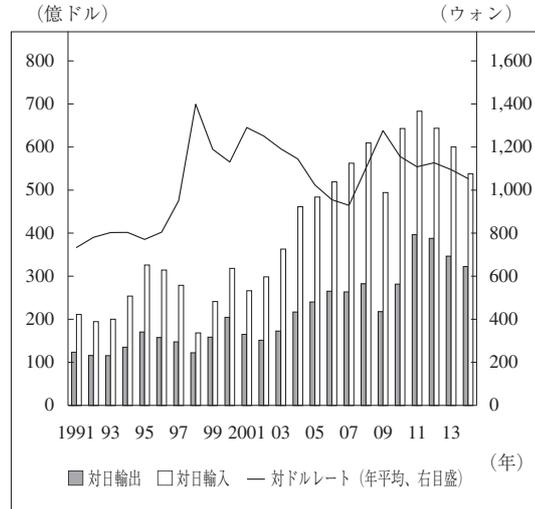


(資料) 内閣府大臣官房政府広報室「外交に関する世論調査」

経団連や日韓経済協会など経済団体が改めて関係の緊密化に乗り出すなど、これまでみられなかった「異常な状態」になったといっても過言ではない。

関係の悪化は直接的には歴史認識問題に起因するが、韓国にとって日本の重要性が以前と比較して低下したことも影響していると考えられる。まず冷戦体制の崩壊に伴い安全保障面で、つぎに韓国経済のグローバル化により経済面での日本の重要性が低下した。重要性が低下すれば、関係を修復させようとする力が働きにくくなる。かつては両国の大物保守政治家が関係修復に大きな力を発揮したが、それが機能しなくなっている。これには世代交代のほかに、上述した安全保障面における日韓関係の重要性の低下が影響してい

図表2 韓国の対日貿易



(資料) Korea International Trade Association データベース

る。日本と対照的に、安全保障と経済の両面で重要性が高まったのが中国である。

そこでまず初めに、国交正常化から今日までの日韓経済関係の動きを振り返ることにしよう。日本と韓国の経済関係に、国交正常後に浮上した対日貿易赤字問題と2000年代に入って生じた韓国経済のグローバル化が大きな影響を及ぼしてきたと考えられる。以下ではこの二つに焦点を当てながら、今日までの日韓経済関係の動きを整理していく。

2. 国交正常化と対日貿易赤字問題の登場

(1) 65年の国交正常化

1965年、日本と韓国との国交が正常化した(注1)。国交正常化から今日までの経済関係

をみると、①韓国に対する日本の経済協力、②市場原理に基づく経済活動、③貿易赤字をめぐる政策対応という3つの側面が存在している。これらは時間の経過とともに変化してきており、国交正常化後しばらくの間は①の側面が色濃かった。というのは、「対日請求権ならびに経済協力協定」に基づき、日本から経済協力が実施されたためである。

同上第1条に規定されたのは以下の内容であった。

①現在において3億ドルに等しい円の価値を有する日本国の生産物および日本人の役務を、この協定の効力発生の日から10年の期間にわたって無償で供与する

②現在において2億ドルに等しい円の額に達するまでの長期低利の貸付けを10年の期間にわたって行う（これらの資金は、大韓民国政府が要請し取極に従って決定された事業の実施に必要な日本国の生産物および日本人の役務の調達に充てられる）

③前記の供与および貸付けは、大韓民国の経済の発展に役立つものでなければならない
さらに、この協定に基づくものではないが、3億ドル相当の商業借款が供与された。

当時韓国では輸入代替（注2）から輸出志向工業化に政策の重点が移るとともに、重工業化に向けた準備が開始されていたが、工業化を進めるうえでネックになったのが技術と資本の不足である。対日強硬姿勢を貫いた李承晩前大統領と異なり、朴正熙大統領が国

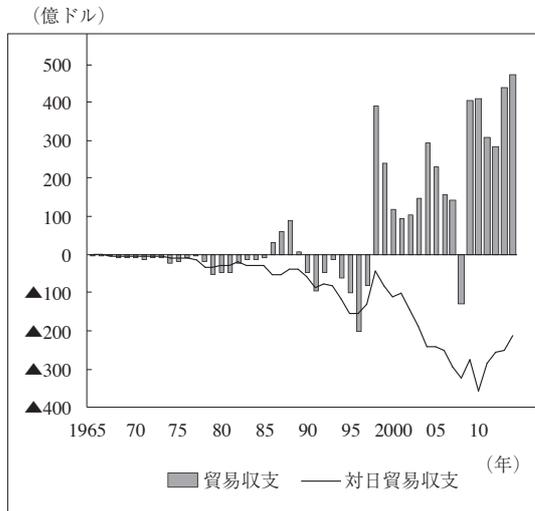
交正常化に踏み切った理由の一つに、韓国の自立経済建設には日本の経済協力が不可欠との認識があったといえよう。実際、対日請求権資金の多くはダムや高速道路などのインフラ、総合製鉄所を含む基幹産業の建設資金に充当された（注3）。

また忘れてならないのは、この時期に徐甲虎（坂本紡績）や辛格浩（ロッテ）などに代表される在日韓国人企業家による投資や援助（学校建設や奨学金設立など）が盛んに行われたことである（注4）。とくにロッテは67年のロッテ製菓設立後、ロッテホテル、デパートなどに事業を拡大し、現在韓国で5番目（総資産基準）の財閥となっている。

国交が正常化し経済協力が開始されたことを受けて、日本企業の投資や貿易が活発になっていく。合弁企業の設立や技術協力など、日韓企業の提携も広がり始め、サムスン为例にとると、69年12月にサムスン三洋電機、70年1月に三星NEC（白物家電やAV機器の生産）などが設立された。

貿易取引が拡大するのに伴い、韓国の対日貿易赤字が膨らんだ。70年代前半の対日貿易赤字額は全体の赤字額の半分程度であったが、76年から78年は全体を上回るようになった（図表3）。これは、生産（とくに輸出向け生産）に必要な基幹部品、高品質の素材、製造装置などの多くを日本から輸入したことによる。当時は冷戦体制が続いていたため、韓国は安全保障と経済面（市場）でアメリカ

図表3 韓国の貿易収支



(資料) Korea International Trade Associationデータベース

に、また生産財では日本に多く依存せざるを得ない状況でもあった。

対日貿易赤字は経済合理性に基づく企業活動の結果であるが(注5)、赤字額が突出していたため、韓国政府は「問題として」取り上げるようになった。

(2) 政治的イシューとなった貿易赤字

韓国政府は貿易赤字の原因は日本側の市場の閉鎖性にあり、日本に対して関税引き下げや非関税障壁の撤廃を求めた(日米通商摩擦でアメリカ側が展開した論理とほぼ同じ)。貿易赤字問題をめぐる両国の認識には大きな隔りがあり、その溝は容易に埋められなかった。こうしたなかで、韓国は対日輸入規制を通じて赤字を削減することにし、78年に

「輸入先多辺化(多角化)品目制度」を導入した。

この制度は最大貿易赤字国を対象に指定品目の輸入を制限するものであるが、「事実上の対日輸入規制」であった。輸入品目が「自由化品目」、「規制品目」、「多辺化品目」に区分され、「多辺化品目」に指定されると、事実上輸入が困難となる(注6)。日本に関しては、乗用車、カラーテレビ、家庭用ビデオカメラ、工作機械(マシニングセンタとNC旋盤)などが指定品目とされた。

事実上の対日輸入規制により国産化が進んだ面がある一方、赤字削減効果は限定的であった。80年代初めは第二次オイルショックの影響で輸出が鈍化したため対日貿易赤字額も減少したが、80年代後半に増加に転じ、91年は過去最高の赤字を記録した(図表1)。

92年1月に、盧泰愚大統領が年頭の記者会見で「対日赤字問題の解決なしに日韓の友好はあり得ない」と強調したように、対日貿易赤字問題は二国間の懸案であった(注7)。

92年6月に開催された日韓首脳会談において「日韓貿易不均衡是正等のための具体的実践計画」が合意され、その一環として両国にそれぞれ産業技術協力財団が設立された(図表4)。同財団は、韓国の中堅・中小企業の産業技術力の強化・向上等を図るために、①産業技術にかかわる人材育成への支援と協力、②生産性向上・品質向上等への支援と協力、③産業技術ならびに産業人の交流促進、

図表4 日韓関係の時期区分

時期区分	日韓関係関連	韓国経済の動き	社会その他
<1960年代> 輸出工業化	65年6月 日韓国交正常化 日韓基本条約 日韓請求権ならびに経済協力協定など	67年 現代自動車設立 68年 浦項総合製鉄(現在POSCO)設立 69年 三星電子設立	「漢江の奇跡」
<1970年代> 重工業化	対日貿易不均衡問題の浮上 78年 輸入先多角化品目制度 (事実上の対日輸入制限)	73年 重工業化宣言 77年 三星電子が半導体事業参入	セマウル運動 72年 維新体制 79年10月 朴正熙大統領暗殺
<1980年代> 規制緩和	ポスト朴正熙体制の対日外交 歴史教科書問題の浮上 プラザ合意後、日本からの投資急増	石油ショック後の低成長、外債問題 86～88年 「三低」による高成長 88年 国民年金制度施行	87年 「民主化」宣言、労働運動活発化 88年 ソウルオリンピック 89年 ベルリンの壁崩壊
<1990年代> 財閥の肥大化 構造改革	92年 日韓産業技術協力財団設立 (貿易不均衡是正を目的) 97年通貨危機 日本の支援 98年 「日韓パートナーシップ」宣言(「未来志向」) 99年6月 輸入先多角化品目制度撤廃	金融実名制の実施 96年 OECD加盟 通貨危機後の構造改革 現代自動車が起亜を吸収 99年 大宇財閥の解体	盧泰愚大統領の「北方外交」 92年 中国との国交正常化 韓国での日本文化開放
<2000年代> グローバル化	02年 サッカー W杯共同開催 03年12月 日韓EPA交渉開始 04年11月 同上交渉中断 05年 国交正常化40周年 12年 李明博大統領の竹島(独島)上陸 日韓関係の悪化	2000～02年 現代グループの分裂 2001年 「部品・素材専門企業などの育成 に関する特別措置法」制定 サムスン、現代自動車が世界で躍進 12年7月 EUとのFTA暫定発効 13年3月 アメリカとのFTA発効	日本での韓流ブーム 「日韓交流おまつり」開始 日本でのヘイトスピーチ、嫌韓の動き

(資料) 各種資料より作成

④セミナーの開催、調査研究と広報の推進などを主な事業としている。産業技術人材育成事業では、韓国の中堅・中小企業の技術者および大学院生を日本に招き、日本の企業や国立研究機関に委託して、研修や特定テーマの研究にあたらせている。生産性向上成果普及事業では、日本から専門家を派遣してきた。

このように日韓協力が進む一方、「輸入先多角化品目制度」の見直しが必要になった。OECD加盟(96年実現)が88年の五輪開催につぐ国家目標となり、加盟のために規制緩和が必要になったからである。指定品目が段階的に減り、99年6月末に完全撤廃された。これを契機に日本から液晶モニタ付ビデオカメ

ラ、大型液晶テレビ、自動車、工作機械などの輸入が増加した。韓国での自動車の販売は2000年代に入り再開された(次章Ⅱ.)。

また、97年に生じた通貨危機後、①国内で構造改革が実施された(注8)、②グローバル化が加速していく、③貿易収支が赤字基調から黒字基調へ変わる(投資率が貯蓄率を下回るようになったため)など、韓国経済に著しい変化が生じたことに注意したい。

外交面では、98年10月に金大中大統領が来日し、未来志向を打ち出した「日韓共同宣言—21世紀に向けた新たな日韓パートナーシップ—」が発表された。

経済環境が変化するなかで対日貿易赤字の

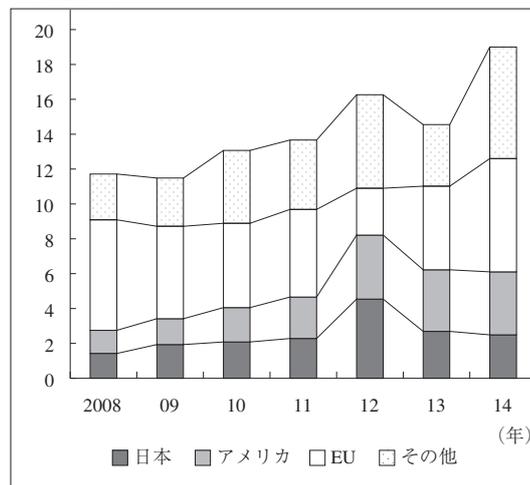
是正に関しては、①韓国国内の部品および素材産業に対する技術開発支援、②韓国企業への対日輸出促進、③日本企業の誘致ならびに韓国企業との提携促進など、拡大均衡を目指す方向に転換した。

日本からの輸入の多い部品・素材産業に関しては、2001年に「部品・素材専門企業などの育成に関する特別措置法」が制定され、国産化が図られた。05年には、LCD（液晶表示装置）や有機ELなどが「10大戦略部品・素材」に指定された。

さらに李明博政権下で「部品・素材専用工業団地」が設置された。設置されたのは亀尾（慶尚北道）、浦項（同）、益山（全羅北道）、釜山・鎮海経済自由区域などであり、これらの地域には大企業の工場が集積している。日本から部品・素材関連企業を誘致して、現地生産を促す目的である。

韓国側の積極的な投資誘致に加えて「超円高」が生じたため、輸出から現地生産へシフトする動きが広がり、日本の対韓投資が12年に急増した（図表5）。グローバル展開に伴い韓国企業の生産が拡大し、現地生産しても採算がとれるようになったほか、現地生産により、①生産コストの低減と納期の短縮につながる、②円高によるコスト上昇を回避出来る、③納入先からの情報入手および納入先とのコミュニケーションが容易になる、④共同開発を進めやすくなるなどの効果が期待出来た（ただし日韓関係の悪化と円安・ウォン高

図表5 韓国への外国直接投資額（申告ベース）
（10億ドル）



（資料）産業通商資源部

などの影響により、日本の対韓投資は13年、14年に減少）。

このように2000年代に入って日韓経済関係は総じて良好であったといえるが、貿易赤字問題が解消されたわけではなかった。経済連携協定（EPA）交渉の頓挫が端的にそれを示す。03年12月に開始された政府間交渉は、翌年11月を最後に中断した。当時の小泉首相による靖国神社公式参拝の影響もあるが、理由は別にある。平均関税率は韓国の方が日本よりも高く、関税が引き下げられれば、日本から工業製品の輸入が増加し、短期的に対日貿易赤字が拡大する。試算結果により長期的には韓国側の利益が大きいことが判明していたが（注9）、短期的にも「利益の均衡」を図るために、韓国政府は日本側に農水産物市場

の開放を求めたのに対して、日本政府がこれを拒んだことが要因である。その後、再開に向けた事務レベル交渉が行われたが再開に至らなかった。韓国は日本とのFTA交渉の再開に力を入れるよりも、中国とのFTA交渉を優先した。

以上のように、貿易赤字問題が国交正常化以来、日韓経済関係に様々な影響を及ぼしてきたことがわかる。今日の日韓経済関係を考えるうえでもう一つ重要なのが、2000年代に顕在化した韓国にとっての「日中の重要性の逆転」である。

3. グローバル化と中国の台頭により変わる2000年代

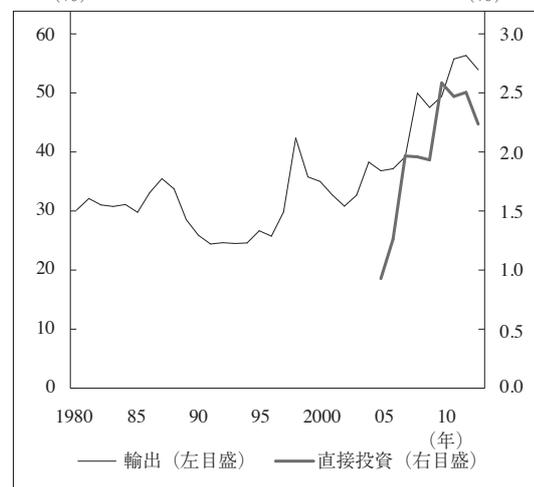
近年の日韓関係の冷え込みには歴史認識にかかわる問題が直接的に影響しているが、冷戦体制の崩壊と経済のグローバル化により日本の重要性が低下したことも影響している。

(1) グローバル化の進展と対中依存度上昇

経済のグローバル化を示すものに貿易取引の拡大がある。2000年代に入り韓国の輸出依存度（輸出/GDP）が著しく上昇したように（図表6）、韓国経済のグローバル化が加速した。

財閥グループを中心に大企業が輸出、現地生産を通じてグローバルな事業展開を加速させた背景には、通貨危機後に国内市場が縮小したうえ、急速な少子高齢化により国内市場

図表6 韓国の輸出・対外直接投資の対GDP比 (%)



(注) 輸出（財・サービスを含む）の対GDP比率は、輸出とGDPとも実質値（2005年基準）、対外直接投資は国際収支ベース（ネット、名目ドル表示）で、名目GDP（ドル表示）に対する比率。

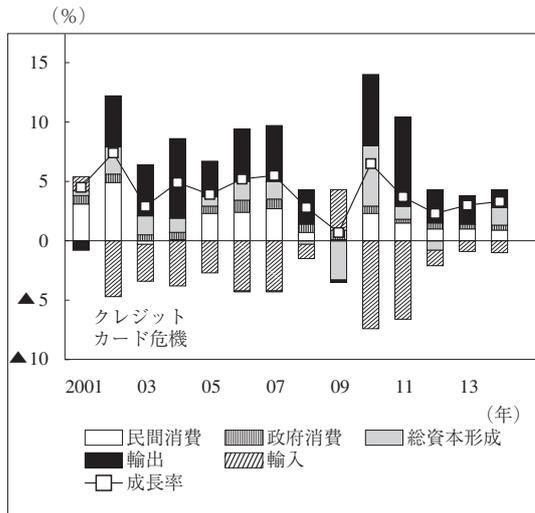
(資料) 韓国銀行、Economic Statistics System
世界銀行、World Development Indicators

の先細りが予想されたこと、新興国の成長持続に伴いビジネスチャンスが生まれたことがある。

ウォン安に加えて、品質の改善、デザインの向上、現地ニーズに合致した製品開発などが韓国企業の躍進を支えた。薄型テレビ市場でサムスン電子とLG電子がシェア1位、2位を占め、自動車市場では現代自動車グループが5位に入るなど、韓国企業が世界市場でのプレゼンスを高めた。

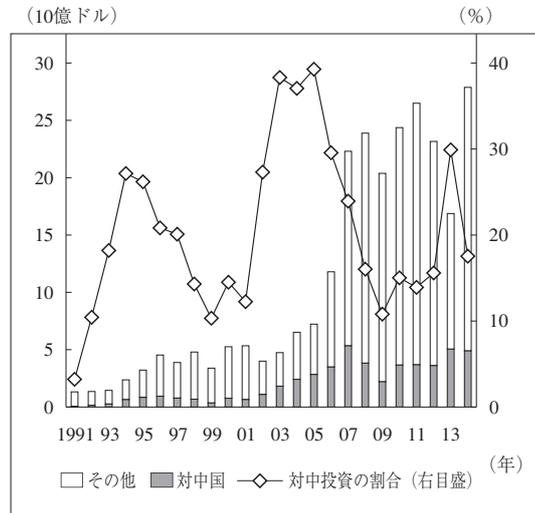
こうした大企業のグローバル展開に依拠して、韓国経済は近年まで輸出主導の成長を続けてきた（図表7）（注10）。日本でも2010年に韓国経済を高く評価する論調が増えたのが

図表7 成長への寄与度



(資料) 韓国銀行、Economic Statistics System

図表8 韓国の対外直接投資額



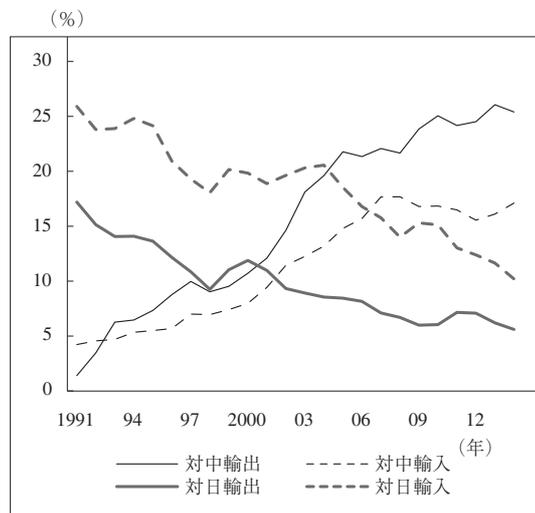
(資料) 韓国輸出入銀行データベース

印象的であった(注11)。

中国との経済関係が強まっていく動きは、グローバル化が進む過程で生じた。とくにWTO(世界貿易機関)加盟(01年)を契機に、高成長が続く中国への投資が急増した(図表8)。対中生産シフトに伴い韓国から原材料、部品などの生産財や資本財の輸出が誘発されたほか、中国国内の需要拡大により消費財の輸出も増加していく。02年から04年にかけて対中輸出は前年比30%以上の伸びを続けた結果、03年には中国がアメリカを抜いて韓国の最大の輸出相手国となった。韓国の対中輸出依存度(対中輸出/輸出全体)は2001年の12.1%から13年には過去最高の26.1%へ上昇した(図表9)。

また輸入面においても、07年に中国が日本

図表9 韓国の対中・日輸出入依存度



(資料) 韓国銀行、Economic Statistics System

を抜き、韓国の最大の輸入相手国となった。中国はいまや韓国にとって最大の貿易相手国かつ最大の貿易黒字相手国となった。最近の韓国と中国との貿易をみると、産业内貿易が拡大していること、中国が日本とならんで生産財のサプライヤーとしての役割を担い始めていることがわかる（注12）。

(2) 重要性が高まる中国

1980年代末まで続いた冷戦体制下では、韓国と中国との関係は敵対的な関係にあった。これが大きく変わったのは、韓国で「民主化宣言」後に成立した盧泰愚政権（88～93年）の時期である。盧大統領は冷戦体制崩壊を先取りするかのように、旧共産圏諸国との関係改善を目指す「北方政策」を展開し、その集大成ともいえる中国との国交正常化を92年8月に実現した。改革・開放政策を加速させ始めていた中国にとって東アジア地域の安定は不可欠であり、韓国からの投資は工業化に寄与するとの期待があった一方、韓国にとっても東アジアの冷戦体制の終焉につながるだけでなく、経済的効果への期待が大きかった。事実、その後の動きはこのことを裏付けるものである。

経済面のほか、安全保障面（とくに朝鮮半島情勢の安定化）で重要性を増したため、近年、韓国政府は中国を重視する外交を展開している。対中関係重視は、朴槿恵大統領が就任（13年2月25日）後の首脳会談の相手とし

て、アメリカの次に中国を選んだことからもうかがえる。同年6月に発表された共同声明では「戦略的協力パートナーシップ」を充実させること、そのために、①政治・安全保障分野の戦略的意思疎通を強める、②経済、社会分野の協力を一段と拡大する、③両国民間の様々な形の交流を促進し、両国の人文（人と文化）の結び付きを強める活動を積極的に推進することが明記された。

共同声明とは別に発表された「中韓戦略的協力パートナーシップ充実行動計画」では、経済貿易協力の拡大に関して、15年の貿易総額3,000億ドルの目標達成、ハイレベルで全面的な自由貿易協定の締結、相互投資の拡大、未来志向の協力（技術開発、省エネ、金融通貨協力、環境対策、高齢化対策など）などが盛り込まれた。

14年になると、7月に中国の習近平国家主席が韓国を訪問し、朴槿恵大統領と首脳会談を行った。習近平国家主席は、①政治・安全保障協力を充実させる、②経済・貿易の互恵協力を拡大する、③人文交流を活発にする、④地域・国際問題で協力を深めることを提唱した。15年の二国間の貿易総額を3,000億ドルにする目標を実現するため、双方は新エネルギー、電子通信、インテリジェント製造、環境、ハイテク、グリーン低炭素など戦略的新興産業で協力していくこと、韓国企業の子中国の中西部への投資拡大を歓迎する旨が表明された。同日発表された共同声明では、互恵

協力関係を強めていくことが合意された。

14年11月には、韓国と中国とのFTA交渉が実質合意に達した。農産物市場が保護された半面、自動車除外されるなど、両国の利害を反映した現実的な内容となった。

本章で明らかにしたように、現在の日韓経済関係には、対日貿易赤字問題や韓国経済のグローバル化、中国の重要性の高まりが大きく影響している。こうした視点から、次章以降自動車、電子産業における動きを具体的にみていくことにする。

- (注1) 65年に調印されたのが「日韓基本条約」、「対日請求権及び経済協力協定」、「日韓漁業協定」、「在日韓国人の法的地位及び待遇に関する協定」などであり、その後の日韓関係の基本的枠組みを形成した。
- (注2) 1950年代の輸入代替工業化時期に、後の財閥グループを形成する企業が設立された。サムスングループでは第一製糖と第一毛織などである。現代グループでは現代建設が旺盛な建設需要を背景に成長した。
- (注3) 当初、総合製鉄所の建設資金に外国からの借金を予定していたが、事業の採算を疑問視するアメリカや西ドイツ（当時）などが応じなかったため、韓国政府は対日請求権資金を転用する方針を固めた。日本政府はこれに同意するとともに、鉄鋼3社による協力を約束した。この点は、永野慎一郎 [2008] 第7章を参照。

- (注4) この点は、永野慎一郎編 [2010]、朴一 [1999]などを参照。80年代に在日韓国人企業家により設立された新韓銀行は現在、主要金融グループの一つである。柳町功 [2005] が指摘するように、「日本にいる日本人と韓国にいる韓国人の関係からのみとらえた日韓関係は、あくまでも一面を見たに過ぎない」（同84頁）。
- (注5) 対日貿易赤字問題に関しては、水野順子編 [2012] を参照。水野は、韓国企業の技術選択（戦略的に日本の先端製品に的を絞っている）が対日輸入を誘発しているという見方を示している。
- (注6) 輸入の目的が輸出である場合や技術提携により国産化する場合には、規制の対象外となった。この時期、日本からの乗用車の輸入が禁止されたほか、自動車部品の調達先を日本からアメリカに切り替える計画が発表された。この点は、加藤健彦・窪田光純 [1988] p.114。
- (注7) 当時、「従軍慰安婦問題」が浮上していたが、90年代初めの日韓首脳会談の大半は貿易赤字問題に費やされた。この点は、木村幹 [2014] p.160。
- (注8) IMF支援の下で行われた構造改革の内容は、①企業の構造調整（透明性増大、財務構造改善、業種専門化など）、②金融改革（不良債権の処理、金融機関の整理統合）、③労働市場改革（整理解雇制・派遣労働制度の導入）、④公共部門改革（政府部門の縮小、民営化）などである。
- (注9) 詳細は、日本貿易振興機構アジア経済研究所 [2000] を参照。
- (注10) 韓国経済はこの数年、2～3%台の低成長となっている。2000年代に形成された成長モデルが機能しなくなった一方、新しい経済社会の建設が遅れているためである。この点は、向山英彦 [2014b] を参照。
- (注11) 2010年3月4日に、日本経済新聞が「世界に躍進する韓国企業に学べ」という社説、『週刊エコノミスト』が4月13日号で「最強！韓国」の特集を組んだ。
- (注12) この点に関しては、向山英彦 [2014a] を参照。

Ⅱ. グローバル化が変える日韓の自動車貿易

本章では、自動車分野における貿易関係を取り上げる。日本と韓国はアジアで有数の自動車市場であるが、日本の完成車メーカーにとって韓国、韓国の完成車メーカーにとって日本のウエートは極めて小さいのが現状である。2014年のトヨタ自動車グループの世界販売台数に占める韓国の割合は0.1%に過ぎず、現代自動車は日本での乗用車販売から撤退し、現在は大型観光バスのみを販売している。

にもかかわらず自動車産業に注目するのは、生産規模や雇用面などで国内経済に占めるウエートが高く、産業の動向が貿易ならびに経済全体に大きな影響を及ぼすからである。実際、2000年代に入って生じた自動車産業のグローバル化が日韓の貿易関係を変化させている。完成車に関しては日本が圧倒的に黒字となっているが、自動車部品では最近になり、韓国側が黒字になった。これは10年前には予測出来なかったことである。

以下では、まず完成車、ついで自動車部品についてみていくことにする。

1. 日本側の黒字が続く完成車貿易

完成車分野における貿易関係は規制緩和とグローバル化により、2000年代に入って以降新たな展開をみせている。

(1) 韓国市場で伸び悩む日本車

前章で触れたように、韓国では対日貿易赤字を削減する目的から70年代末に「輸入先多辺化品目制度」が導入され、日本からの乗用車輸入が事実上禁止されたが、同制度の撤廃（99年6月末）を契機に、日本企業による販売が再開された。韓国での販売会社をトヨタ自動車は2000年（01年販売開始）（注13）、ホンダ技研工業は01年（04年販売開始）（注14）、日産自動車は04年に設立（05年販売開始）した。

2000年代初めの韓国の自動車市場は現代自動車グループ（現代自動車と起亜自動車）が圧倒的なシェアを占め、輸入車は高関税率が課せられていたこともあり、2001年のシェアはわずか0.5%に過ぎなかった（04年は2.1%）。

ホンダが04年に中型セダンのアコードで市場に参入したのに対して、トヨタ自動車と日産自動車は高級車セグメント（それぞれレクサス、インフィニティブランド）から参入した。高品質であるが、欧州車と比較して低価格という設定で、顧客の獲得を目指した。こうした戦略をとった理由として、①中型車セグメントでは現代自動車グループが圧倒的なシェアを有しているうえ、価格競争力で劣ること、②富裕層（とくに医者や弁護士などの高度専門職）の増加に伴い高級車市場の拡大が見込まれることなどが指摘出来る。

トヨタ自動車と日産自動車はトヨタ、日産ブランドを投入してコンパクトカーや中型車

セグメントに参入したのは08～09年である。

レクサスが輸入車でトップのシェアをとった時期もあったように、韓国市場参入後しばらくの間は日本車の販売が伸びたが、次第に欧州車にシェアを奪われるようになった(図表10)。日本車のシェアが2007年の27.4%から14年に10.8%へ低下したのに対して、ドイツ車(図表10の上位4社)のシェアは41.0%から68.1%へ上昇した。

このように日本車のシェアが著しく低下した一因に、円高の影響が指摘出来る。円ドルレート(年平均レート)は2007年の1ドル=117.8円から11年に79.8円へ上昇した。韓国で販売される車種は基本的に日本から輸入されていたため、「超円高」により日本車の価格競争力が低下したことは否めない。

他方、ドイツ車のシェアが上昇した要因には、①価格引き下げによる国産車との価格差縮小、②ディーゼルエンジンの搭載(燃費の良さ)(注15)、③国産車にない性能の良さとブランドイメージの高さ、④積極的なマーケティングなどが指摘出来る。

欧州車の価格下落にはFTA(自由貿易協定)の効果もある(図表11)。12年7月に韓国とEUのFTAが暫定発効後、中型・大型車に対する関税率が段階的に引き下げられたのに伴い(14年7月に撤廃)、ディーラーが値下げキャンペーンを展開した。リーマンショック後に欧州での販売が減少したことも、大型車志向が比較的強い韓国市場での販売を積極化させたといえよう。

ドイツ車のシェア上昇の影響を受けたの

図表10 韓国輸入車市場における海外主要ブランド別シェア

(%)

ブランド	2007	08	09	10	11	12	13	14
BMW	14.3	13.6	15.8	18.6	22.2	21.5	21.1	20.5
Mercedes-Benz	10.4	11.7	14.6	17.8	18.6	15.6	15.8	17.9
Audi	9.0	7.7	10.9	8.8	9.9	11.6	12.8	14.1
Volkswagen	7.5	8.3	10.7	11.2	11.8	14.1	16.4	15.6
MINI	1.8	1.8	2.3	2.5	4.1	4.5	4.0	3.3
Peugeot	5.1	3.2	1.7	2.1	2.5	1.8	1.8	1.6
Volvo	4.1	3.5	2.8	1.8	1.4	1.4	1.3	1.5
Chrysler	7.3	6.3	4.5	2.9	3.2	3.2	2.6	2.7
Ford	3.8	4.1	4.9	4.4	4.0	3.9	4.6	4.4
レクサス	14.1	9.8	8.3	4.3	3.9	3.8	3.5	3.3
トヨタ	0.0	0.0	3.3	7.3	4.8	8.3	4.8	3.5
ホンダ	13.3	20.0	8.0	6.4	3.0	3.0	3.1	1.8
インフィニティ	5.6	5.2	4.2	3.4	2.1	0.8	0.7	1.4
日産	0.0	0.3	3.3	3.9	3.6	1.8	2.0	2.2
その他	3.9	4.3	4.7	4.7	5.0	4.8	5.5	6.2

(資料) Korea Automobile Importers and Distributors Association

図表11 自動車分野に関する韓EU、韓米FTAの主な内容

	EUとのFTA	アメリカとのFTA
乗用車	<ul style="list-style-type: none"> 韓国とEUは、中型・大型（排気量1,500cc超）の自動車については協定発効後3年以内に関税を撤廃。 韓国とEUは、小型（排気量1,500cc以下）は5年以内に関税を撤廃。 	<ul style="list-style-type: none"> 韓国は発効後即時、関税（8%）を4%に引き下げ、これを4年間維持した後、撤廃。 アメリカは関税（2.5%）を発効後4年間維持した後、撤廃。
貨物自動車	<ul style="list-style-type: none"> 韓国は乗合車と5t以下の貨物自動車は即時撤廃、20t超は5年以内に撤廃。 EUは乗合車は即時撤廃、5t以下の貨物自動車は5年以内、20t超は3年以内に撤廃。 	<ul style="list-style-type: none"> 韓国は関税（原則10%）を発効後即時撤廃。 アメリカは、発効後7年間は現行関税（25%）を維持し、発効8年目から2年間均等撤廃し、発効後10年目に完全撤廃。
自動車部品	<ul style="list-style-type: none"> 双方とも発効後即時撤廃。 	<ul style="list-style-type: none"> 両国とも発効後即時撤廃。

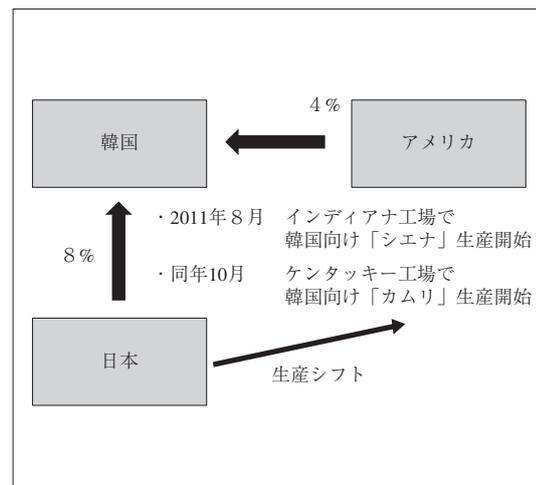
（資料）各種資料

が、レクサスやインフィニティなどの日本企業の高級車であった。トヨタ、日産ブランド車も投入当初は良かったが、徐々にシェアが低下した。

シェアを挽回するためにとられた戦略が、韓国とアメリカとのFTAの発効（12年3月15日）を契機に、日本からの輸出の一部をアメリカからの輸出に切り替えるというものであった。トヨタでは11年に、アメリカ工場で韓国向けのシエナ（ミニバン）と新型カムリの生産を開始した（図表12）。①「超円高」による価格競争力の低下を回避出来ること、②韓米FTAの発効に伴いアメリカ製輸入完成車に対する関税率が8%から4%に引き下げられた（5年目に撤廃）こと、③韓国はアメリカと同じ左ハンドルであることなどから、アメリカ工場で生産した完成車を韓国市場に投入する方が有利になったのである。

新型カムリをアメリカ工場から韓国に投入したことにより、トヨタブランドのシェアは12年に上昇し、13年1月に発表された「韓国

図表12 トヨタの対応



（資料）トヨタ自動車ホームページなど

カー・オブ・ザ・イヤー」をカムリが受賞した。これにより失地回復するかのようになっていたが、カムリの販売もその後鈍り、13年以降再びトヨタブランドのシェアが低下している（前掲図表10）。レクサスのシェア低下と重なり、14年のトヨタ自動車のシェアは6.8%にとどまった。

日本車の販売の勢いは鈍ったが、ドイツ車の販売が著しく増えた結果、韓国市場では輸入車のプレゼンスが大きくなっている。これも10年前には予測出来なかったことである。輸入車の販売台数は2001年に8千台弱であったが、14年には20万台近くにまで増加し、シェアは14年に11.9%へ上昇した（図表13）。

かつては輸入車のユーザーは富裕層に限られていたが、最近では相対的に低価格の車が投入されたこともあって、一般の会社員にとっても十分に手の届く存在となり、「輸入車イコール高級車」という時代は過ぎたといえる。

輸入車のシェア上昇に伴い、現代自動車グループのシェアは低下している。依然として

高いシェア（現代自動車41.5%、起亜自動車28.2%）を維持しているとはいえ、7割を下回ったのは、現代自動車が99年に起亜自動車を吸収合併して以降初めてである。これまで、同グループは圧倒的なシェアに支えられた価格支配力によって大きな利益を確保し、それを研究開発や海外事業展開、広告宣伝などに振り向けてきたとすれば、国内でのシェア低下はそれを難しくさせることになる。

(2) 日本市場でシェアをとれなかった韓国車

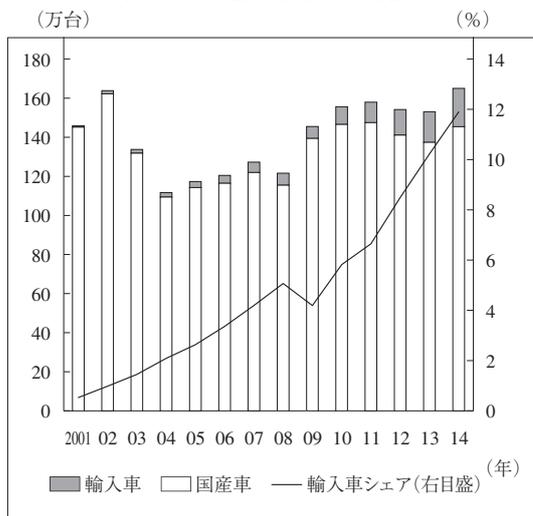
他方、韓国車の対日輸出はどのように推移してきたのであろうか。韓国を代表する現代自動車の動きをみる。

現代自動車は2000年1月、日本に販売会社（ヒュンダイモータージャパン）を設立し、01年から販売を開始した。しかし、02年以降の年間販売台数が2千台水準で推移するなど、販売の伸び悩みが続いた。03～04年当時、販売されていた車種は、グレンジャー XG（高級車）、エラントラ（コンパクトカー）、TB（サブコンパクトカー）などであった。

李泰王によるディーラーへのヒアリング調査では（注16）、現代自動車に対する認知度の低さ、韓国製に対するイメージの悪さ（「安かろう 悪かろう」）、アフターサービス体制への不安などが問題点として指摘されていた。

起死回生を狙って、05年に現代自動車の旗

図表13 韓国の自動車販売台数



(資料) 国産車はKorea Automobile Manufacturers Association
輸入車はKorea Automobile Importers and Distributors Association

艦車ともいえるソナタ（中型セダン）を投入し、CMモデルに「冬のソナタ」で脚光を浴びたペ・ヨンジュンを起用したほか、ディーラー数を増やしたが、それまでの流れを変えることは出来なかった。その後日本での販売台数の減少に歯止めがかからなかったため、10年に日本での乗用車販売を取りやめ、現在は販売済乗用車のアフターサービスと大型観光バス「ユニバース」の販売を行っている。

日本の自動車市場は輸入車（日本企業ブランド車の輸入を除く）の占める割合が2014年現在でも（輸入車の新規登録台数は約32万台）6%台と低い（日本ブランド車の輸入車を除けば5%台）。

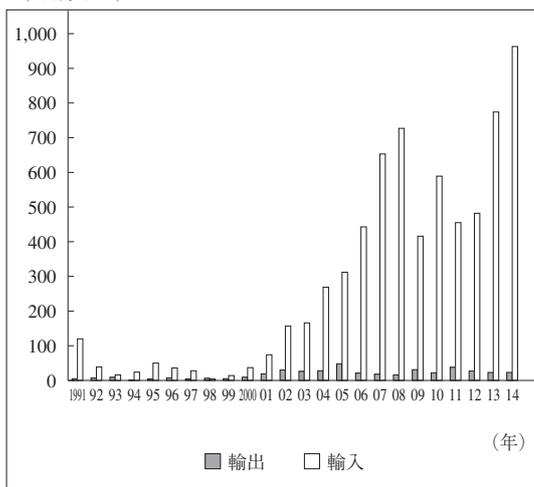
現代自動車は日本市場でシェアを上げることが出来なかったのは、①ブランド力のある

欧州車が輸入車市場で高いシェアを占めていること、②軽自動車から中高級車までの各分野で日本車が優位なポジションを占め、現代自動車の入る余地がほとんどなかったこと（注17）、③同社に日本市場攻略に向けた明確なマーケティング戦略がなかったこと（海外市場で通用した韓国車の「コストパフォーマンスの良さ」が日本市場では発揮出来なかった）などが指摘出来る。携帯電話など一部を除き、韓国製品が日本市場でシェアを伸ばせなかったのは家電製品でもみられ、引き続き今後の課題となっている（注18）。

完成車の日韓貿易を韓国側の統計でみると、対日輸入額は2008年まで増加した後減少したが、13年、14年と回復した。他方、対日輸出額は低迷が続いたため、貿易収支は日本側の圧倒的な黒字になっている（図表14）。

図表14 韓国の対日自動車輸出入額

(100万ドル)



(注) 完成車はSITCの781と782、783。

(資料) Korea International Trade Associationデータベース

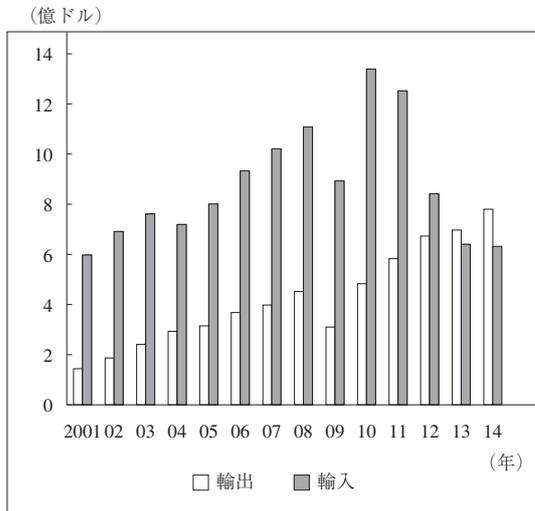
2. 韓国側が黒字になった自動車部品貿易

完成車と異なり、自動車部品では最近韓国側の黒字になっている。この背景には、自動車産業におけるグローバル化（海外生産、グローバルレベルでの調達）の進展がある。

(1) 増加基調を続ける対日自動車部品輸出

2014年の韓国の対日自動車部品（SITC784）貿易は、13年に続き黒字になった（図表15）。円安ウォン高に日韓関係の悪化が重なり、韓国の対日輸出額が12年以降3年連続で前年比マイナスとなり（前章図表2）、しかも完成車

図表15 韓国の対日自動車部品貿易



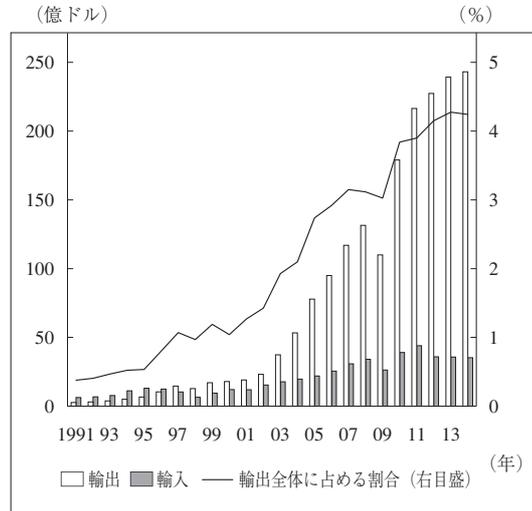
(注) 自動車部品はSITC784。
(資料) Korea International Trade Associationデータベース

の輸出が極めて限定的ななかで、自動車部品の対日輸出が増加し続けていることは大いに注目される。

2000年代以降の動きをみると、対日輸出額は増加基調（09年はリーマンショックの影響で減少）で推移したが、輸出水準を上回る輸入額も増加し続けたため、自動車部品の貿易収支は10年まで韓国側の赤字が続いていた。その後、輸出額は増加を続けたのに対して、輸入額が10年をピークに減少したことにより、貿易収支が黒字に転じたのである。

問題は、円安・ウォン高にもかかわらず、対日輸出額が増加したのはなぜか、対日輸入額が11年から減少したのはなぜかである。後者については後で検討することにして、対日輸出が増加した背景について以下で考えてい

図表16 韓国の自動車部品貿易



(注) 自動車部品はSITC784。
(資料) Korea International Trade Associationデータベース

くことにする。

まず指摘出来るのは、輸出の拡大は韓国製自動車部品が価格・品質面で競争力を高めたと考えられることである。それを裏付けるかのように、輸出は2000年代以降趨勢的に増加し、いまや主要輸出品目の一つ（全体の輸出の4%強）になった。貿易収支も大幅な黒字になっている（図表16）。

韓国製自動車部品が価格・品質面で競争力を高めた要因として、通貨危機後に生じた次の3つの動きが指摘出来る。

第1は、完成車メーカーによる品質改善に向けた取り組みの本格化である。現代自動車はカナダに北米市場向け工場を設立し89年から生産を開始したが、①部品の安定供給が出来なかったこと、②耐久性に関する品質不良

が指摘されたこと、③アフターサービス体制が十分に整備出来なかったなどにより販売が急減したため、93年に閉鎖を余儀なくされた。

その後初期品質の向上を目指して経営トップが陣頭指揮をとり、開発チームや部品企業などを巻き込んで「Five Star」制度と呼ばれる取り組みを行った。主な内容は、①品質、納期、技術、価格、経営の各分野について、客観的基準に基づいて得点化して部品企業を選定する、②コストよりも品質を重視する、③総合点数の高い部品企業は開発プロセスの早い段階からデザインインとして参加させる、④評価情報や取引情報を電子化して、品質管理や購買管理担当者がいつでもみられるようにするなどであった。こうした取り組みにより、自動車部品の品質が改善した。

第2は、部品企業の集約化である。通貨危機後、現代自動車による起亜自動車の吸収合併が部品企業の集約化を後押しした。量産化によって、これまで以上のコストダウンが可能になった。さらにITの活用とモジュール(複数の部品をシステム単位で一体化して生産ラインに組み付ける)化の推進により、生産体制の革新が図られた。

現代自動車グループは2000年12月、部品会社を集約して現代モータースを設立し、モジュール化に乗り出した(同社は完成車工場に隣接してモジュール部品を供給)。モジュール化を推進する過程で部品企業を吸収したことも集約化につながった面がある。

第3は、外資系企業の進出である。通貨危機後、外資系企業は経営が悪化した韓国の部品企業を相次いで買収した。進出企業にはRobert Bosch(ドイツ)、Vareo(仏)、Delphi(アメリカ)、デンソー(日本)など世界的な企業がある(注19)。とりわけBoshが韓国での事業を拡大したことが、部品産業を発展させたといっても過言ではない。現代モータース自体も海外企業との提携を通じて技術力を高めてきている。

以上の3つの動きが部品の価格・品質面の競争力向上につながったと考えられる。

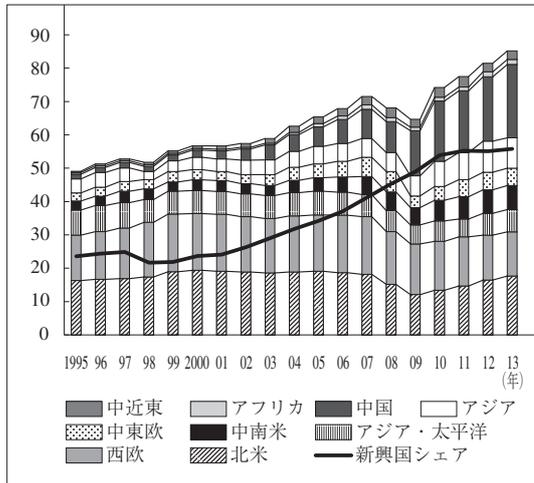
(2) グローバル化が後押しした輸出

価格・品質面の競争力向上に加えて、自動車部品輸出が拡大する要因として次の3点が指摘出来る。すなわち、①海外で生産する韓国系完成車メーカー向けの輸出、②海外完成車メーカーへの直納、③ディーラーや修理業者に対する供給である。日本でもそうであるように、とりわけ完成車メーカーによる海外生産の拡大に伴い、現地工場向けに自動車部品の輸出が増加するメカニズムが働いたと考えられる。

そこで、現代自動車の海外生産の動きについてみよう。現代自動車グループは世界自動車販売台数で、2004年に第7位、08年に第5位に上昇するなど、2000年代にプレゼンスを高めた。先進国でシェアを高めたこともあるが、新興国の需要取り込みに成功したことが

図表17 世界の地域別自動車販売実績

(100万台、%)



(注) アジア太平洋は日本、シンガポール、ブルネイ、豪州、ニュージーランド。

(資料) FOURIN『世界自動車統計年刊2014』

大きい。1995年には日米欧の先進国が世界の自動車販売台数の8割近くを占めていたが、2010年に新興国が5割を超えた(図表17)。新興国市場で販売台数を伸ばしたことが、現代自動車の躍進につながった(注20)。

現代自動車の海外生産の動きをみると(図表18)、93年のカナダ工場閉鎖後、新興国とくにBRICsを中心に海外生産を行ってきた。前述したように、現代自動車の海外生産には現代モータースをはじめとする大手の部品企業が随伴進出するが、現地で生産(あるいは調達)出来ない部品や構成部品は韓国からの輸出に依存することになる。

実際、現代自動車の海外生産の拡大と歩調を合わせるかのように、部品輸出額が2000年

図表18 現代自動車の海外生産

工場稼働年	現地生産国
1989	カナダ (93年閉鎖)
1997	トルコ
1998	インド
2002	中国
2005	アメリカ
2008	インド第2工場 中国第2工場
2009	チェコ
2011	ロシア
2012	中国第3工場 (7月)、ブラジル (9月)
2014	中国第4、第5工場建設計画発表

(資料) 現代自動車Annual Report、各種資料

代に入り急増した(前掲図表16)。現代自動車が中国で今後第4、第5工場を建設していくほか、グループ傘下の起亜自動車がメキシコでの工場建設に着手した。こうした海外生産の拡大に伴い、自動車部品輸出は今後も増加基調で推移していくものと予想される。

14年の輸出先上位をみると、①アメリカ(60.4億ドル)、②中国(56.4億ドル)、③ロシア(13.5億ドル)、④ブラジル(10.5億ドル)、⑤インド(7.8億ドル)、⑥日本(7.7億ドル)、⑦チェコ(7.7億ドル)と、日本を除き、すべて現地生産が行われている国が占める。

興味深いのは、現地生産はおろか完成車の輸出実績の乏しい日本への輸出が増加し、6番目の輸出先になっていることである(この点は、次項で考える)。

輸出の増加につながっているもう一つの動きは、部品企業が海外完成車メーカー(含む

第三国での拠点)への直納を積極化させていることである。こうした動きは、韓国だけではなく日本や他の先進国でもみられる。これには、完成車メーカーがグローバルなレベルで最適調達体制を構築しているため、国内の部品企業であっても国内での受注が保証されないこと、国内市場が縮小し新興国を中心に海外市場が拡大する環境下で、部品企業にも海外メーカーとの取引拡大が必要になったことが関係している。

Magna International (カナダ)、Bosch (ドイツ)、デンソー (日本) などの大手の部品企業は、完成車メーカーの各生産拠点に供給出来る体制を構築している。メガサプライヤーの誕生である。世界的に厳しくなる環境規制への対応 (燃費向上) や運転支援 (認識制御) に必要な技術を (注21)、完成車メーカーにセットで供給する役割を担い始めている。

現代自動車は海外で現地部品メーカーとの取引を拡大しているため、現代モータース (13年の売上高で世界自動車部品メーカー第5位) や萬都 (同58位) など部品企業も海外完成車メーカーとの取引を積極的に拡大している。

さらに前述したように、韓国の場合には、EUおよびアメリカとのFTA発効に伴い、自動車部品の関税が撤廃されたことも部品貿易の拡大にプラスに作用している (前掲図表11)。

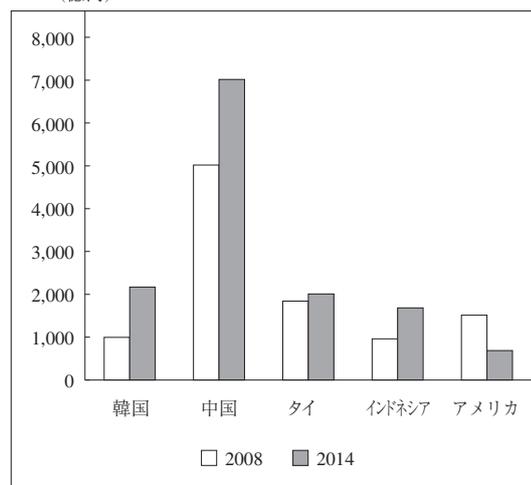
(3) 対日輸出が増加した背景

ここまで述べてきたことを踏まえ、韓国製自動車部品の対日輸出が増加している要因を探ることにしよう。

韓国の対日自動車部品輸出の増加は日本側の統計でも確認出来る。日本自動車部品工業会が公表している統計によれば、2008年の韓国からの自動車部品輸入額は約996億円 (6番目の輸入相手先) で、最大の輸入相手国である中国の5分の1であった。それが14年に中国の3分の1近くの2,170億円へ増加し、中国に次ぐ輸入相手国になった (図表19)。

韓国の対日自動車部品輸出額が増加した要因の第1は、前述した韓国製自動車部品の価格・品質面の競争力向上がある。ただし、12年秋口以降の円安・ウォン高の進展を考慮す

図表19 日本の主要国からの自動車部品輸入 (億円)



(資料) 日本自動車部品工業会 (<http://www.japia.or.jp/>)

れば、価格競争力は一時よりも低下しているといえよう（注22）。

第2は、韓国部品企業による積極的な市場開拓である。地理的に近く、世界第三位の自動車生産国である日本は極めて魅力的である。現代モビスはヘッドランプ、リアランプなどを三菱自動車や富士重工業などに直納しているほか、萬都（注23）など他の企業も供給先を広げている。東日本大震災（2011年3月11日）後に、日本の完成車メーカーが調達先の分散化を図ったこと、10年、11年と「超円高」が続いたこともプラスに作用した。

大韓貿易投資振興公社（KOTRA）も商談会の開催や「営業活動」を通じて（注24）、中小部品企業の販路開拓を支援している。13年5月には、名古屋市に韓国の自動車部品企業が入居する「自動車部品輸出支援センター Korean Auto Parts Park（KAPP）」を開設した。

第3は、上述の点と関連するが、日本の完成車メーカーによる調達の拡大である。世界的に価格競争が激しくなるなかで、これまで以上のコストダウンとグローバルなレベルでの生産、調達体制の構築が必要になった。

日産自動車では、日産車体九州が生産する商用車に、韓国製部品（ルノーサムスの取引先で釜山周辺に拠点を置く企業）を積極的に採用している。韓国から調達するのはコストパフォーマンスの高さに加えて、物流コストの削減にもつながるからである。日産車体九州（福岡県苅田町）と釜山の距離（約200km）

は関東や中部圏よりも近く、11年9月の日韓政府間合意により、日本と韓国との間でシームレスな物流が出来るようになった（日本のトレーラーが韓国内を走行し、フェリーで海を渡り、日本国内の自動車工場に部品を供給する）ことによる。

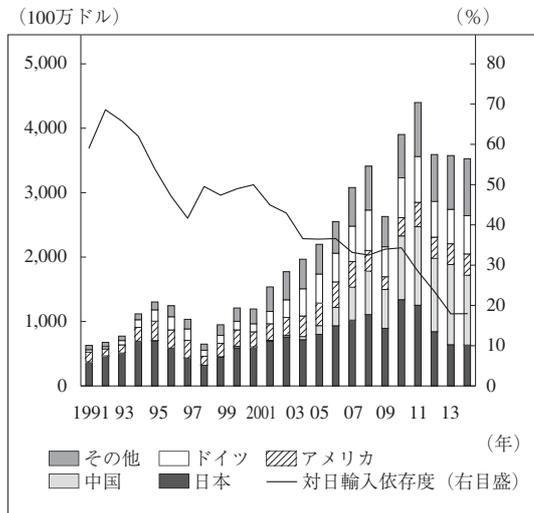
（4）10年をピークに減少した対日輸入

それでは、韓国の対日輸入が2010年をピークに減少した背景には何があるのだろうか。まず確認すべきことは、自動車部品の対日輸入依存度が総じて低下してきたことである。対日輸入依存度は90年代初め頃には70%近くに及んでいた。

これは、自動車産業の育成期に、韓国企業が日本企業と提携して開発を進めてきたためである。現代自動車はかつて三菱自動車工業と資本提携していたこともあり（注25）、日本車をベースにしたモデルを開発していった。この過程で、日本から多くの部品が輸入されていたと考えられる。その後、国産化の進展と部品輸入先のシフトなどにより、対日輸入依存度は低下し、近年では20%を下回っている（図表20）。

2000年代に入って以降の動きをみると、中国からの輸入が急増し、12年以降中国が最大の輸入相手国になっている。中国からの輸入部品には、①中国に生産シフトした韓国企業の部品、②中国で操業している外資系企業の部品、③中国地場企業の部品などが含まれる。

図表20 韓国の自動車部品輸入額



(注) 自動車部品はSITC784。
 (資料) Korea International Trade Associationデータベース

なかでも現代自動車グループの中国での生産拡大に伴い多くの部品メーカーが随伴進出したため、韓国系企業による逆輸入が増加したことは間違いない。

金英善が06年に現地調査した結果によれば(金英善 [2009])、中国に進出(2000年代前半に集中)した自動車部品メーカーの8%が韓国への持ち帰りを行っていることから、技術水準の高い部品は、現地で生産している韓国系企業が製造したものが韓国へ逆輸入されていると考えられる。ホイールなどは中国系企業製品が韓国市場に流入していると報じられている。韓国で操業する完成車メーカーにとっても、コストパフォーマンスの優れた部品調達コストダウンにつながる。

また、アメリカからの輸入が増えたのは

図表21 自動車部品輸入相手国上位

順位	2005		2014	
	国名	金額	国名	金額
1	日本	801	中国	1,085
2	ドイツ	452	日本	633
3	アメリカ	349	ドイツ	596
4	中国	136	アメリカ	330
5	豪州	90	メキシコ	136
6	イタリア	89	オーストリア	125
7	イギリス	75	フランス	85
8	スウェーデン	24	豪州	58
9	スペイン	23	ルーマニア	48
10	フランス	19	タイ	46

(資料) Korea International Trade Associationデータベース

GMが韓国で生産していること、またドイツからの輸入が増加したのは、通貨危機後のドイツの部品企業の進出や前述したドイツ車の販売増加が関係していると考えられる。

中国、日本、ドイツ、アメリカ以外の動きをみるために、2005年と14年の輸入相手国上位10カ国を調べると、05年に番外であったメキシコとオーストリアが14年に5位、6位に入ったのが注目される(図表21)。

オーストリアからの輸入が増加している背景には、①同国政府が産学連携や産業クラスターの形成を通じて自動車産業の育成を図った結果、ドイツ企業を中心に海外メーカーが部品製造拠点を相次いで設置したこと、②韓国とEUとのFTAの発効により自動車部品の関税率(一般的に8%)が撤廃されたことなどから、韓国で操業している完成車メーカーや部品企業が関税率の下がったオーストリア

からの部品調達を増やした可能性が高い。

メキシコからの輸入増加の背景には、同国政府がFTAを積極的に締結してきたため（韓国とメキシコはFTAを締結していない）、生産コストが低い同国がアメリカ市場向けの生産拠点としての役割を担い始め、組立工場が相次いで設置されたことがある。

世界の国別自動車生産台数においてメキシコは2009年の10位から13年に8位へ上昇した（日本3位、韓国5位）。組立工場の集積に伴い部品企業の進出が増加し、こうした部品企業が世界有数の自動車生産国である韓国との取引を拡大していると考えられる。

輸入先のシフトと関連して注意すべきなのは、日本企業によるアメリカへの生産シフトの影響である。前述したように、韓国でのシェアが低下してきたなかで、日本の完成車メーカーが日本から韓国へ輸出していた自動車の一部を、アメリカからの輸出に切り替えた。これにより、日本からの補修部品の輸入が減少したことも対日輸入の減少につながったと考えられる。FTAがもたらす効果の一つに貿易転換効果（関税が課される国からの輸入が、関税が撤廃・削減される国からの輸入に転換する効果）があるが、ここでみた動きはその一例といえる。

(5) 今後の展望

以上述べてきたことを踏まえ、今後について若干展望しよう。

完成車に関しては、日本側の圧倒的な黒字が続く公算が大きい。韓国車の日本市場への浸透が難しい一方、日本車の韓国での販売は勢いを欠くものの、底堅く推移していくと考えられるからである。円安による価格競争力向上に加えて、日本メーカーの一部がディーゼルエンジン搭載のSUVや電気自動車の販売を開始する予定であるため、日本車のシェアが上昇していく可能性もある。

他方、自動車部品貿易はどのように推移するのであろうか。本章で明らかにしたように、韓国の対日自動車部品貿易の黒字化には、完成車メーカーによる海外生産ないしグローバル調達の拡大などが影響している。

日本では円安が続くなかで、日産自動車が国内生産比率を引き上げる予定であるが、トヨタ自動車の豊田章男社長は15年初、円高時に決定したレクサスの海外への生産を計画通りに進めると明言した。為替変動に左右されない生産体制を構築していく動きを続ける方針である。2016年から関税が撤廃されるため、アメリカ製自動車を韓国に輸出する動きは続くともみていだろう。

円安・ウォン高によって完成車メーカーの部品調達行動に変化が生じる可能性はあるが、①ルノー日産グループの場合には東アジア全体で最適な生産調達ネットワークの構築を目指していること、②円安・ウォン高下においても韓国の対日自動車部品輸出が伸びた実績から考えれば、韓国の対日自動車部品買

易の黒字は今後も続くものと考えられる。

日韓の自動車貿易はあまり知られていないが、10年前には予想出来なかった展開を示していることが明らかになった。グローバル化のなかで日韓の位置付けが変化し、サプライチェーンが国境を跨ぐ形で形成されていることは注目すべき動きである。

- (注13) トヨタ自動車は1960年代に、韓国の新進自動車と提携して韓国事業を開始したが、経営路線をめぐる見解の相違と日中国交正常化に伴う周4原則（韓国・台湾等との貿易・交流の制限）を受けて、韓国事業から撤退した。
- (注14) 当初は2輪の販売が目的で、自動車は04年から販売を開始した（社名も変更）。
- (注15) 欧州では近年、ディーゼル（クリーンディーゼル）エンジンが主流になりつつある。燃焼効率の良さ（軽油を燃料として使用）からガソリンエンジンと比較してCO₂の排出量が少ない。かつて、排ガスや騒音などが問題視されたが、技術革新により「環境にやさしい」エンジンとなっている。
- (注16) 李泰王 [2004] 第8章。
- (注17) 日産自動車がタイで生産したマーチを逆輸入しているように、サブコンパクトカーでも日本車の価格競争力は高い。

- (注18) 日本市場の参入が難しいため、それ以外の国・地域での販売に力を入れている面もある。
- (注19) デンソーはトヨタ自動車と新進自動車の提携を機に、60年代に韓国の豊星電機に技術供与をした。その後、豊星電機は倒産したがデンソーが救済し、折半出資で豊星精機が設立された。
- (注20) 新興国でシェアを高めた要因には、①ボリュームゾーンの開拓、②同一セグメントへの複数モデル投入による消費者の囲い込み、③現地ニーズに合った戦略モデルの開発、④巧みな広告宣伝を通じたブランド認知度向上などが指摘出来る。複数モデルの投入はモジュール化によって可能になった。
- (注21) 運転支援にはセンサやカメラ、電子回路などが必要で（「自動車のIT化」）、自動車業界と半導体を含む電子業界の連携が進んでいる。今後の大きなトレンドとなろう。
- (注22) 日本と取引関係のある韓国の部品メーカーによれば、日本企業とはウォンで決済しているほか、日本から輸入する部品もあるため、為替レートと部品価格は正比例していないと指摘している。『Automotive Technology 2013.9』（日経BP社）p.67。
- (注23) 韓国で売上高3位の部品企業で、漢拏グループの中核企業である。ブレーキ、サスペンション、ステアリングなどを生産している。
- (注24) 「韓国コトラ、輸出の先兵」日本経済新聞2015年1月31日を参照。
- (注25) 現代自動車は三菱自動車と包括提携関係を結んで開発に挑み、1975年にポニーを開発した（搭載されたエンジンは三菱自動車が供与）。

Ⅲ. 電子産業における日本の役割の変化

本章では、韓国の基幹産業の一つである電子産業における日本と韓国の関係に焦点を当てる。韓国の電子産業は日本を発展モデルとして形成された経緯から、自動車産業と同様に成長過程において日本から技術や人材、生産財、資本財などが供給され、日本がその発展に大きく貢献した。

韓国の電子産業は、内需が小さいこともあり、輸出を中心に成長した。ただし、技術の蓄積がほとんどなかったため、生産財や資本財は日本やアメリカに依存した。そのため、1980年代までの貿易構造は、日本やアメリカから生産財や資本財を輸入し、安価な労働力を活用して加工・組立を行い、アメリカを中心とした先進国市場に輸出する構造であった。

ところが近年、韓国企業の成長や中国の台頭などを受けて、その構造が大きく変化した。電子産業においても貿易の軸は先進国から中国にシフトし、韓国の電子産業における日本の重要度は低下したようにみえる。そこで本章では、日韓間の貿易取引などの分析から韓国の電子産業における日本の役割の変化を明確化する。そして、足元の状況を踏まえて、今後の展望についても検討したい。

1. 韓国の工業化と電子産業の発展

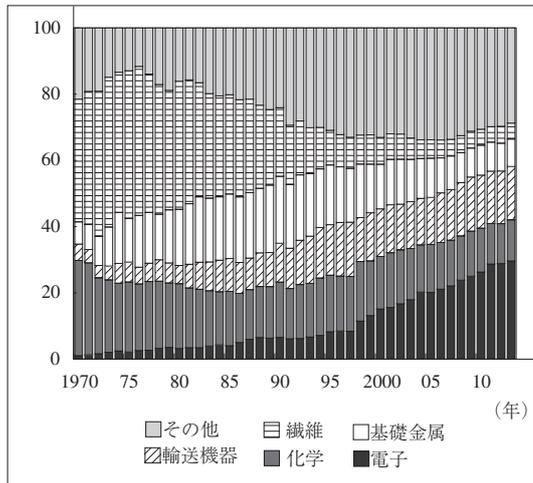
(1) 韓国の工業化

韓国は日本と同様に天然資源に乏しいため、1950年代以降、日本を発展モデルとして、工業化による経済発展を目指した。当初は輸入代替工業化を軸にしていたものの、国内の市場規模の小ささなどがネックとなり、経済は伸び悩んだ。1961年にクーデターで政権を掌握した朴正熙は、1962年に「経済発展5カ年計画」を発表し、輸出指向工業化政策を打ち出した。さらに、大統領となった朴正熙は、1973年に「重化学工業化宣言」を行い、重化学工業化を推進した。とくに、鉄鋼、石油化学、造船、機械、非鉄金属、電子の6つの産業を戦略産業に指定し、重点的に産業育成を図った。これは、日本における傾斜生産方式（鉄鋼などに重点を置いた経済政策）をモデルにしたとされる。

韓国の工業化は日本をモデルにしているものの、日本とは異なる点がある。その一つが、生産財や資本財の国産化が遅れたことである。工業化を始めた当時の韓国には、技術的な蓄積がほとんどなく、生産財や資本財のような裾野産業まで育成することが難しかった。そのため、輸出の拡大を最優先課題とし、生産財や資本財に関しては海外から調達した。

韓国が重点的に育成した戦略産業は、日本で先に発展していた産業であったため、日本

図表22 産業別実質GDPにおける製造業の内訳 (%)



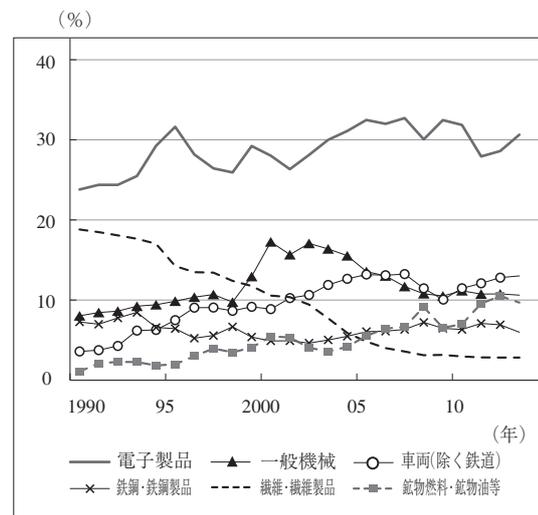
(資料) 韓国銀行Economic Statistics System

は技術、人材、生産財、資本財などの供給を通して、韓国の工業化に大きく貢献した。

(2) 電子産業の発展

重化学工業化の戦略6産業のなかでも、電子産業はとくに成功した産業の一つである。現在では製造業の中核となっており、製造業のGDPに占める割合は約3割(2013年)で、電子産業は最大のシェアを占める(図表22)。また、貿易において、電子製品は輸出の約3割を占める最大の輸出品目である(図表23)(なお、本稿における「電子製品」などの主要な用語の定義はHSコードを基準に行った(図表24))。主要な財閥をみても、最大の資産規模を誇るサムスングループをはじめとして、LGグループ、SKグループ(注26)など

図表23 韓国主要輸出品目シェア (HSコード2桁ベース) (%)



(注) 品目はHSコード(2桁ベース)から日本総合研究所が分類。電子製品(HSコード85、90)、一般機械(同84)、車両(除く鉄道)(同87)、鉄鋼・鉄鋼製品(同72、73)、繊維・繊維製品(同50~63)、鉱物燃料・鉱物油等(同27)。

(資料) UN Comtrade

図表24 本稿における主要な用語定義

分類	HSコード
電子製品	85、90
電子機器	85
光学・専門機器	90
一般機械	84 (HSコードの分類上、コンピュータを含む)
電子部品	図表42における39品目 (HSコード6桁ベース)
半導体	集積回路(8542)および半導体デバイス(8541)
集積回路	8542
半導体デバイス	8541(太陽光パネル、ダイオード、LEDなど)

(資料) 税関輸出統計品目表などから日本総合研究所が分類

が電子産業を中核事業の一つとしている(図表25)。

韓国の電子産業の発展は、1970年前後から始まった。当時の韓国には技術的な蓄積がなかったため、日本や欧米の企業からの技術協力や合弁企業設立などを通じて技術を習得した。電子産業では、他の産業に比べて外国企業との合弁企業の設立が積極的に行われた

(注27)(図表26)。LGグループやサムスングループが、日本企業を発展モデルとしていた(注28)こともあり、日本企業との合弁設立が多かった。日本の技術を積極的に導入することで急速な産業育成を実現した一方で、日本の技術を基礎としたため日本からの生産財や資本財の調達が多く、他の産業に比べて対日輸入依存度が高かった。

図表25 総資産上位10企業グループ

順位	グループ名	総資産 (兆ウォン)	主要事業
1	サムスン	331	エレクトロニクス、重化学工業、金融、商社
2	韓国電力公社	187	(公営) 電力
3	現代自動車	181	自動車、鉄鋼
4	韓国土地住宅公社	174	(公営) 不動産(住宅等) 開発
5	SK	145	エネルギー、化学、通信、半導体
6	LG	102	エレクトロニクス、化学、通信
7	ロッテ	92	食品、流通、石油化学、観光、金融
8	ポスコ	84	鉄鋼
9	現代重工業	58	(2002年に現代Gから分離) 重化学工業
10	GS	58	(2005年にLGから分離) 石油化学、コンビニ

(注) 2013年の計数
(資料) 公正取引委員会、各社HPより日本総合研究所作成

図表26 サムスンおよびLGのエレクトロニクス事業の発展と外国企業との連携の概要

<p>◇サムスン電子</p> <p>1969年 サムスン電子工業を設立し、電子産業に参入</p> <p>1969年 三洋電機とサムスン三洋電機を設立し、テレビ生産</p> <p>1970年 NECとサムスンNECを設立し、ブラウン管生産 (70年代: 冷蔵庫、洗濯機、電子レンジなどの生産を開始)</p> <p>1974年 米コーニングとサムスンコーニングを設立し、ブラウン管用ガラス生産</p> <p>1977年 韓国半導体(韓米合弁、前・後工程)を買収し半導体事業参入</p> <p>1983年 米マイクロンからの技術導入によりDRAMに参入</p> <p>1984年 米HPとサムスンHP設立し、コンピュータ、プリンタなどを生産</p> <p>1989年 英BPとサムスンBP化学を設立し、化学材料を生産</p> <p>1995年 半導体技術を活用し、液晶パネル参入</p>	<p>◇LG電子</p> <p>1958年 GoldStar設立、60年代: ラジオ、テレビ、冷蔵庫、洗濯機などを生産</p> <p>1969年 独シーメンスと金星通信を設立し、通信機器生産</p> <p>1969年 米NSと金星電子を設立し、半導体事業(後工程)参入</p> <p>1970年 アルプス電気と金星アルプス電気を設立し、通信機器部品生産</p> <p>1979年 大韓半導体(76年設立、前・後工程)を買収</p> <p>1985年 米AT&Tと金星半導体を設立し、通信・家電用ICなどを生産</p> <p>1989年 日立製作所と金星エレクトロンを設立し、メモリ生産</p> <p>1995年 液晶パネル参入</p> <p>1999年 半導体事業を現代電子産業に売却(現SKハイニックス)</p> <p>1999年 液晶パネル事業をLG-LCDに集約、蘭PhilipsとLG Philips LCD設立</p>
--	--

(資料) 裴光雄 [1993]、山根 眞一 [2005]、各社HPなど

1970～80年代は、安価な労働力を生かした家電の組み立てなどの労働集約的な工程が中心であった。しかし、1987年に起こった労働大闘争などの労働運動の高まりを受けて人件費が高騰し、労働集約的な産業からの脱却を迫られた。そのような状況下、1990年代に急成長したのが半導体産業である。半導体工場自体は、集積回路の後工程（組み立てなど）を中心に1970年代から存在していたが、1980年代にDRAMなどの半導体メモリの製造に本格的に参入して以来、急速に発展した。輸出に占める半導体の割合は、1988年の5.2%から1995年には14.1%まで上昇し、現在では、DRAMなどの半導体メモリで圧倒的な国際競争力を保持している（注29）。

半導体産業は、アメリカで始まり、1980年代は日本がその中心であった。韓国は、日本やアメリカからの技術の導入や技術者の招聘などに加え、シリコンウエハーなどの半導体材料、露光装置などの半導体製造装置を日本や欧米から輸入することで、急速なキャッチアップを実現した。韓国のキャッチアップでは、半導体製造装置で一定の標準化が進んでいたことや日米半導体摩擦の激化により日米半導体協定（注30）（1986年）が制定されたことなどが追い風になったと指摘されている。

近年では、先端プロセス技術開発力の向上や潤沢な資金力、効果的な設備投資などを背景に、半導体メモリの製造を中心に高い国際

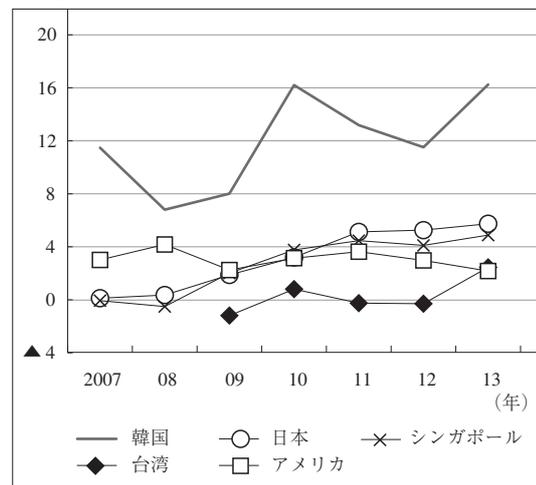
競争力を持つに至った。たとえば、サムスン電子は、1983年にマイクロン（アメリカ）からの技術導入により64K DRAMに参入して以来、急速に技術力を高め、1990年代後半の1G DRAM開発において日本を追い抜き、十数年で世界の最先端に立った（注31）。半導体メモリの純輸出額（輸出－輸入）の上位5カ国をみると、韓国が日本やシンガポールなどを大きく上回っている（図表27）。

ただし、半導体メモリの製造では国際競争力を高めた一方、材料や製造装置の国産化は遅れており、それらを海外に依存する構造は現在も大きく変化していない（詳細は後述）。

2000年前後からは、コンピュータ関連や電

図表27 半導体メモリの純輸出額

(10億ドル)



(注) HSコード854232（記憶素子）の2013年純輸出額（輸出－輸入）上位5カ国。台湾は其他アジアの数値を使用（2008年以前は同コードのデータなし）。

(資料) UN Comtrade

話機、液晶パネルなど、半導体以外の電子産業が急速に発展した。とくに最近では、スマートフォンや液晶パネルにおける韓国企業の躍進が目覚ましい。液晶パネルに関しては、半導体同様に日本が先行した産業であったものの、日本からの技術吸収（注32）や半導体製造技術の転用により、半導体以上のスピードでキャッチアップに成功した。ただし、液晶パネルにおいても、材料、製造装置などの川上部分では、日本企業が高い競争力を維持している製品が多い（注33）。

2. 中国の台頭と対日貿易依存度の低下

(1) 中国の台頭により変化した貿易構造

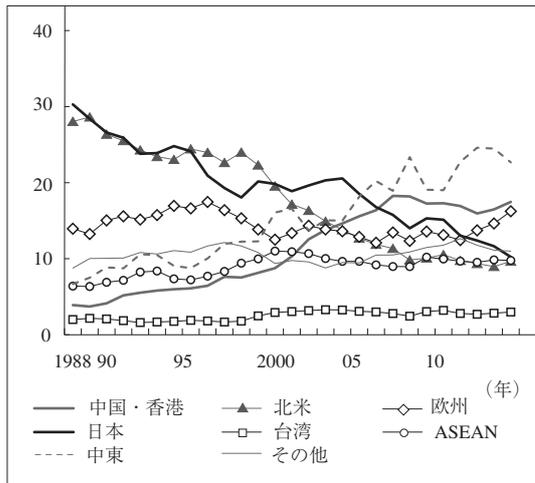
1970～80年代の韓国の貿易構造は、日本やアメリカから生産財、資本財を輸入し、

アメリカを中心とした先進国へ輸出するというものであった。1988年の国別輸入・輸出シェアをみると、輸入では日本とアメリカがそれぞれ約3割を占め、輸出では、アメリカが約4割、日本と欧州がそれぞれ約2割を占めている（図表28、図表29）。輸出入ともに約7割を先進国が占めており、先進国と先進国の間に韓国が入るバリューチェーンが構築されていた（注34）。

しかし、90年代に入って以降、その先進国中心の貿易構造は、韓国企業の成長や中国の台頭などを背景に大きく変化した。

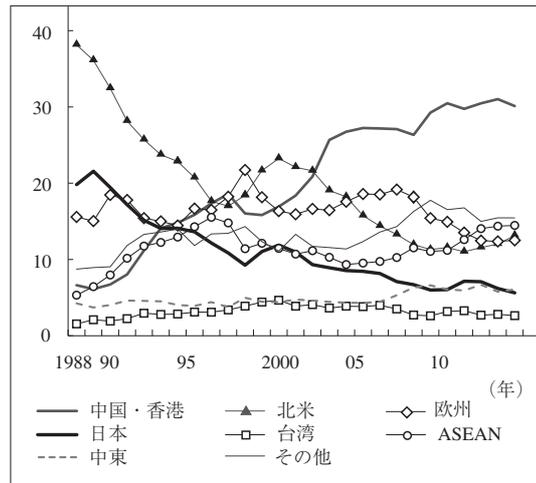
輸出では、①韓国企業の中国生産シフトが進み、韓国企業の中国工場向けの輸出が増加したこと、②中国企業の成長により中国企業向けの輸出が増加したこと、③中国の消費市

図表28 国別輸入シェア（通関ベース）
（%）



（資料）韓国関税庁

図表29 国別輸出シェア（通関ベース）
（%）



（資料）韓国関税庁

場の成長により中国の消費者向けの輸出が増加したことなどを受けて、中国向け輸出が急増した。

輸入では、①日本やアメリカの企業の中国生産シフトにより、これまで日本やアメリカから供給されていた生産財、資本財の一部が中国から提供されるようになったこと、②韓国企業の中国生産シフトにより、韓国企業の中国工場からの調達が増加したこと、③中国地場製造業の成長により、中国企業からの調達が増加したことなどを受けて、中国からの輸入が増加した（注35）。

その結果、中国（含む香港）との貿易は、輸出では2003年に北米を、輸入では2007年に日本を上回り、現在では中国が最大の貿易相手国となっている（2014年は、輸出の約3割、輸入の約2割を占めた）。足元では、各国企業の中国への生産シフトの一巡、中国の人件費高騰などによるASEANへの生産シフトなどの影響で中国の占める割合は伸び悩んでいるものの、依然として高水準を維持している（注36）。

このように、韓国の貿易構造は、1990～2000年代にかけて、「日本やアメリカなどの先進国中心の構造」から「中国を軸とした構造」に変化していったといえる。

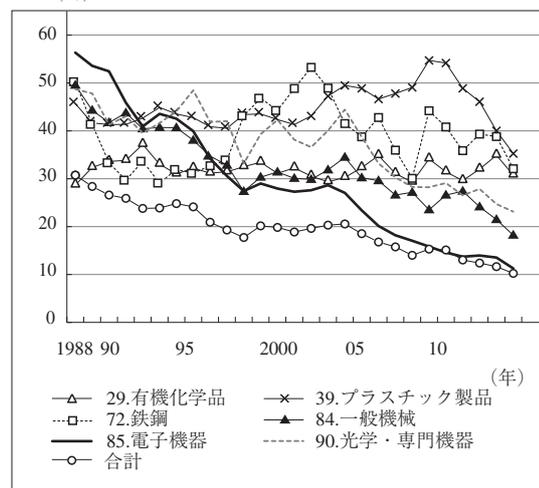
(2) 電子産業における対日輸入依存度の低下

貿易構造が中国を軸とした構造に変化する

なか、電子産業における日本の位置付けはどう変わっただろうか。韓国が工業化を進めた時代において、日本は輸出先としてよりも生産財、資本財の輸入先としての役割が大きかった（注37）。実際に、1988年の輸出および輸入における日本の割合をみると、輸出では19.8%と北米向け（38.1%）の約半分であったのに対し、輸入では30.3%と最大のシェアを占めていた。しかし、前述の貿易構造の変化によって、輸入に占める日本の割合（以下、対日輸入依存度）は2014年には10.2%まで低下した（図表30）。

とくに電子産業における対日輸入依存度の低下が著しい。品目別の対日輸入依存度の推移をみると、有機化学品や鉄鋼などでは依存

図表30 主要対日輸入品目における日本の割合 (%)



(注) 凡例の数字はHSコード。韓国の対日輸入品目上位6品目（1988～2014年で上位6品目の構成品目に変化なし）。
 (資料) UN Comtrade, KITA Korea Trade Statistics

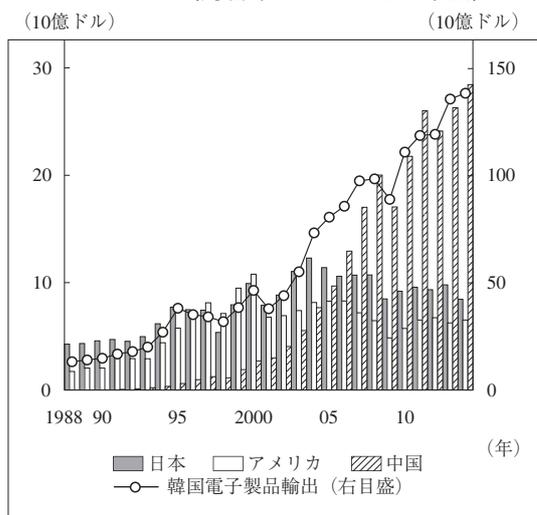
度が下がっていない一方で、電子機器や一般機械（貿易統計の分類の関係でコンピュータは一般機械に含まれる）では大きく低下している。

電子機器は、1988年には主要品目で最も高い対日輸入依存度（56.3%）を示していたものの、2014年には主要品目で最も低くなっていく（11.3%）。

電子機器の次に対日輸入依存度が低下しているのは一般機械である（1988年49.6%→2014年18.2%）。一般機械は、エンジンやポンプ、建設用機械などを含むが、韓国的一般機械の輸入では、コンピュータ関連製品や半導体製造装置などの占める割合が高く、電子産業との関連が深い。

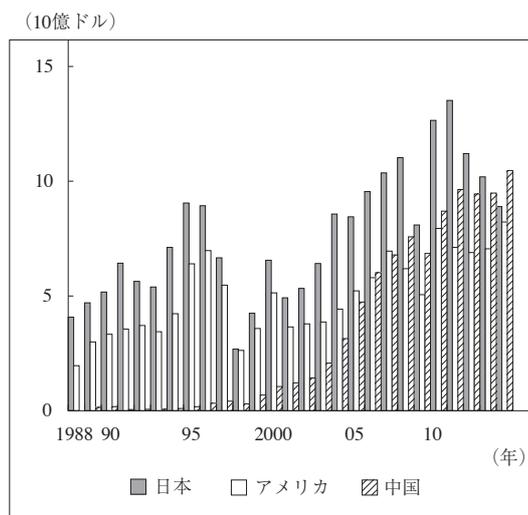
対日輸入依存度の低下では、電子機器と一般機械は似た傾向を示している。しかし、両品目の対日・対米・対中輸入の変化をみると、両品目に大きな違いがあることがわかる。電子機器は、中国からの輸入が一貫して増加傾向にあるのに対し、日本やアメリカからの輸入は横ばいかやや減少傾向で推移している（図表31）。一方、一般機械は、中国からの輸入は電子機器同様に一貫して増加傾向にあるが、日本やアメリカからの輸入も増加している（ただし、日本は2012年以降減少している）（図表32）。つまり、電子機器は日本が伸び悩むなか中国が大きく伸びて対日輸入依存度が低下したのに対し、一般機械は日本の伸びよりも中国の伸びが大きかったため対日輸入依

図表31 韓国の電子機器輸入
(対日本・アメリカ・中国)



(資料) KTIA Korea Trade Statistics, UN Comtrade

図表32 韓国的一般機械輸入
(対日本・アメリカ・中国)



(資料) KTIA Korea Trade Statistics, UN Comtrade

存度が低下したといえる。ともに対日輸入依存度の低下の主な要因は中国の台頭にあると考えられるものの、その背景は異なるようにみえる。

そこで次節では、電子機器と一般機械を取り上げて詳しく分析を行う。

3. 対日輸入依存度が低下するなかで変化した日本の役割

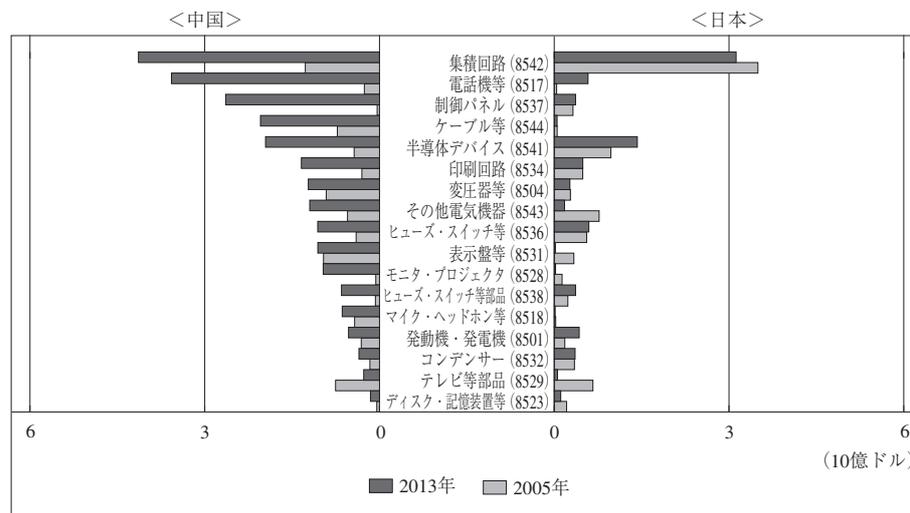
(1) 非メモリ半導体・電子部品が支える電子機器の対日輸入

前掲図表31の通り、電子機器の対日輸入は横ばいで推移している。電子機器の主要輸出品目17品目（HSコード4桁ベース）について、日本と中国が拮抗していた2005年と大きく差

が開いた2013年を比較すると、対中輸入はほぼすべての品目で伸びているのに対し、対日輸入は品目ごとに異なる傾向を示している（図表33）。対日輸入では、表示盤やモニタ類などがほぼ0に落ち込んだ一方、半導体デバイスや発動機・発電機、印刷回路、制御パネル、ヒューズ・スイッチなどは底堅く推移し、一部には2005年対比伸びている品目もある。半導体や発動機・発電機、コンデンサーなどの品目は、日本と中国が拮抗している。確かに多くの品目で中国のプレゼンスが高まっているものの、日本からの輸入が依然として多い品目が存在する。

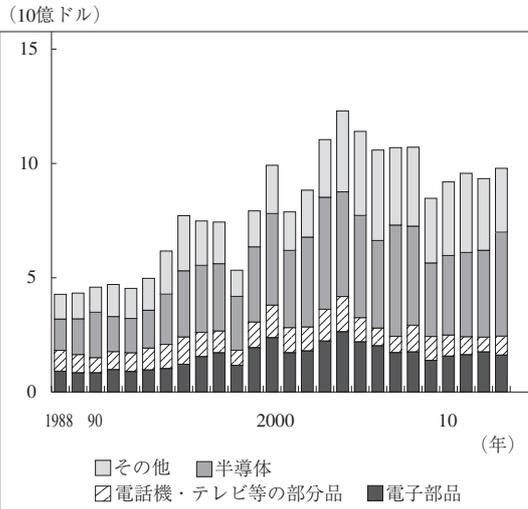
そこで、対日輸入の5割弱を占める半導体と、2割弱を占める電子部品について（注38）、日

図表33 電子機器の主要輸入品目の比較（対日、対中）



(注) 2013年の電子機器（HSコード85番台）の主要輸入17品目について、05年、13年の対日、対中輸入額を示した。上記17品目の合計は、電子機器輸入のうち、05年で85%、13年で90%を占める。
 (資料) UN comtrade

図表34 電子機器の対日輸入の内訳



(注) HSコード85番台の内訳。
(資料) UN Comtrade

本と中国の違いを分析する(図表34)。

① 【半導体】日本からは非メモリ半導体を中心に調達

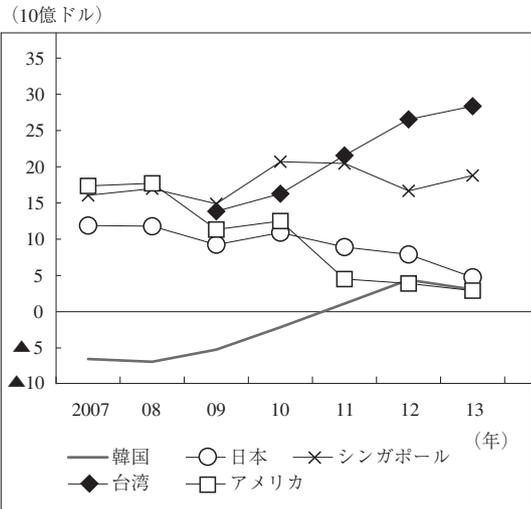
電子機器における最大の対日輸入品目は半導体である。とくに集積回路が多い。韓国は、集積回路で高い国際競争力を保持している一方で、集積回路の輸入も多い(図表35)。そして、その5割以上がプロセッサ・コントローラ(HSコード854231)である。これは、韓国が半導体メモリでは高い国際競争力を持つ一方、プロセッサなどの非メモリ半導体の国際競争力は高くないことが背景にある。メモリを除く集積回路の純輸出額をみると、2010年以降黒字化したものの、2013年の純輸出額は首位の台湾の1割程度に過ぎない(図表36)。

図表35 韓国の半導体貿易の品目構成(2014年)

品目	輸入額	構成比	輸出額	構成比
プロセッサ・コントローラ	16.4	54.9	18.5	35.9
メモリ	5.9	19.7	28.8	56.0
DRAM	2.9	9.6	14.9	29.0
フラッシュメモリ	1.2	4.0	4.0	7.7
その他	1.8	6.1	10.0	19.3
その他	7.6	25.4	4.2	8.1
集積回路	29.9	100.0	51.5	100.0
半導体デバイス	4.8	-	5.2	-
半導体合計	34.7	-	56.7	-

(注) 輸出・輸入額の単位は10億ドル、構成比の単位は%。
(資料) KITA Korea Trade Statistics

図表36 半導体メモリを除く集積回路の純輸出額



(注) 記憶素子(HSコード854232)を除く集積回路(8542)の純輸出額上位5カ国(2013年)。台湾は其他アジアの数値を使用。
(資料) UN Comtrade

半導体市場のうち半導体メモリが占める割合は2割程度であり、半導体メモリ以外の市場の方がはるかに大きい。非メモリ半導体(注39)は、マイクロ、ロジック、アナログなどの集積回路や、センサ、ディスクリート半導体など多様な種類があり、スマートフォンやコンピュータだけでなく、家電や自動車など幅広い製品に用いられる。加えて、半導体メモリと異なり、用いられる製品ごとに異なる機能を持つものが多い。

韓国が多く輸入するプロセッサは、台湾(注40)、アメリカ、日本(注41)などが高い国際競争力を持つ(注42)。たとえば、サムスン電子は、モバイル向けアプリケーションプロセッサ(以下、AP)を開発する技術を持っているものの、性能上の問題で自社製品にQualcomm(アメリカ)のAPを使用することがある。Qualcommはファブレス企業であり、製品の多くは台湾TSMCが生産していることから、台湾からのプロセッサ輸入が増加することになる。

半導体の対日輸入を品目別(HSコード10桁ベース)にみると、集積回路ではプロセッサ(モノリシックIC)(集積回路輸入の52%)、DRAM(同24%)が、半導体デバイスでは、CCDイメージセンサ(半導体デバイスの54%)が中心である(図表37)。とくにプロセッサの伸びが+55.3%と大きい。他方、中国からの半導体輸入は、DRAMやマルチチップメモリなどメモリが中心である

図表37 日本からの半導体輸入(2014年)

HSコード	品目名	日本	前年比	中国
8542311000	プロセッサ (モノリシックIC)	1,456	55.3	732
8542321010	DRAM	677	-49.5	1,672
8541409030	CCDイメージ センサ等	547	-31.1	2
8542391000	その他集積回路 (モノリシックIC)	314	-38.1	746
8542323000	半導体メモリ (マルチチップ)	256	9.3	1,068
8541402090	その他 半導体デバイス	176	-22.3	945

(注) 半導体(HSコード8541、8542番台)のうち、対日輸入上位6品目(対日半導体輸入の90%)。金額の単位は100万ドル、前年比は%。

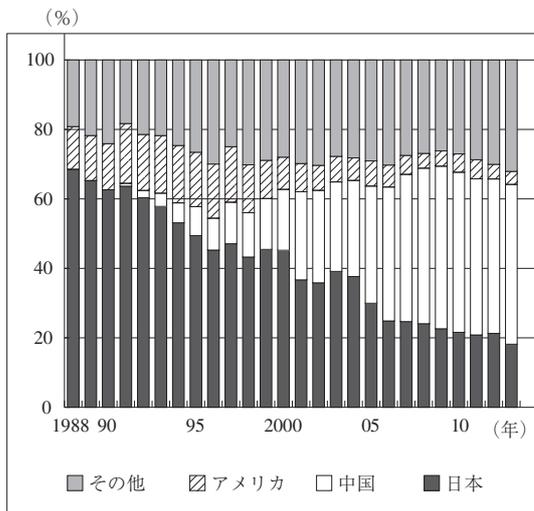
(資料) KITA Korea Trade Statistics

(注43)。つまり、半導体の輸入においては、日本と中国で品目構成が異なり、日本は、韓国が苦手とする非メモリ半導体の調達先となっていることがわかる。

② 【電子部品】日本からは高付加価値の電子部品を調達

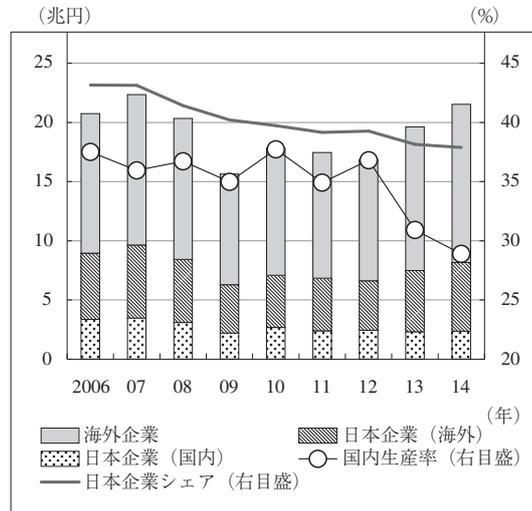
電子部品輸入に占める日本の割合をみると、1990年頃までは日本が6割以上を占めていたが、中国からの輸入拡大により日本のシェアは低下し、足元では2割程度にまで落ちている(図表38)。ただし、これは日本企業の中国生産シフトの影響も大きいと考えられる。電子情報技術産業協会(以下、JEITA)によると、電子部品企業の国内生産比率は3割弱(2014年見通し(注44))であり、海外生産が国内の約2.5倍あることになる。多くの電子部品企業が中国に生産拠点をもち、中国から韓国に電子部品を供給している。日本の

図表38 電子部品輸入の国別シェア



(注) 電子部品は電子情報技術産業協会の定める分類 (HSコード9桁ベース、2014年12月時点) を基にHSコード6桁ベース (全39品目) で作成。
(資料) UN Comtrade

図表39 電子部品の世界生産

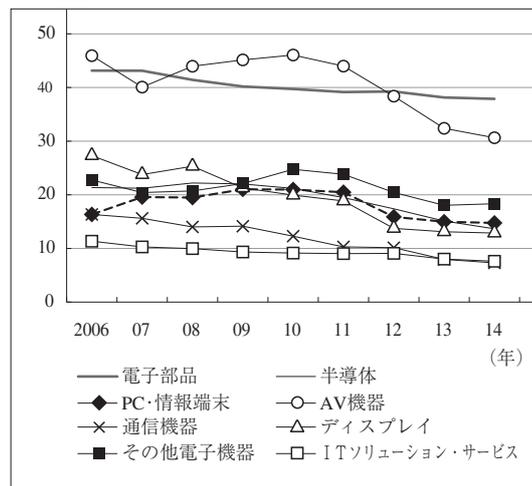


(注) 2014年の値はJEITAが2014/12に公表した見通し。
(資料) JEITA 電子情報産業の世界生産見通し

電子部品産業は高い国際競争力を維持しており、JEITAが算出した電子情報産業の世界生産見通しでは、世界の電子部品市場における日本企業のシェアは38% (2014年見通し、含む海外生産) と、韓国や台湾、中国などの電子部品企業の成長を受けて徐々に低下しているものの、高水準を維持している (図表39)。電子部品は、電子情報産業の各分類のなかで日本が最も高いシェアを維持している分野である (図表40)。

それでは、韓国の電子部品の輸入における日本と中国の違いはどこにあるのだろうか。日本および中国からの電子部品の輸入を品目別 (HSコード6桁ベース) で比較すると、

図表40 電子情報産業における日本企業のシェア



(注) 2014年の値はJEITAが2014/12に公表した見通し。
(資料) JEITA 電子情報産業の世界生産見通し

上位10品目中7品目が重複している(図表41)。したがって、半導体と異なり、電子部品では日本と中国で品目に大きな違いがないことになる。

ところが、各品目の輸入単価(1kg当たりの輸入額)を比較すると、日本と中国で約7倍の差がある(図表42)。すなわち、同一品目であっても、日本から輸入する製品は高価格帯の製品ということである。

日本の電子部品産業は、熟練技術者による高度な加工技術、異なる部品をすり合わせるノウハウ、高い品質・信頼性などを強みとする。近年、高い耐久性(耐熱性、耐振動性)が求められる車載電子部品(注45)やスマートフォン向けの超小型電子部品などの需要拡大により、日本の電子部品企業は業績を伸ばしている。

日本の電子部品企業の動向からも日本と

中国の違いはみえてくる。前述の通り、日本の電子部品企業の海外生産シフトはかなり進んでいる。電子部品は価格競争が激しいため、汎用品を中心に人件費の安い中国などの新興国に生産をシフトしている。汎用品の製造を海外にシフトする一方で、高性能電子部品の製造を国内で行っている(注46)。すなわち、同じ日本企業の電子部品でも中国工場と日本工場では品質・価格帯が異なることになる。

韓国は自動車や電子製品を主要輸出品目としており、それらの製造のために日本で製造された高性能電子部品を輸入していると考えられる。

(2) 半導体製造装置を中心に拡大する一般機械の対日輸入

一般機械は、電子機器に次いで対日輸入依存度が低下している品目であるものの、前述

図表41 韓国の電子部品輸入(日本・中国)

(100万ドル)

	日本		中国	
	2013年	金額	2013年	金額
1位	印刷回路(853400)	490	印刷回路(853400)	1,342
2位	プラグ・ソケット(853669)	370	プラグ・ソケット(853669)	647
3位	固定コンデンサー(積層セラミック)(853224)	227	スピーカ(851829)	265
4位	スイッチ(853650)	96	小型モータ(850110)	254
5位	インダクタ(850450)	72	テレビ・ラジオ用チューナ(852990)	237
6位	固定コンデンサー(タンタル)(853221)	58	固定コンデンサー(積層セラミック)(853224)	209
7位	テレビ・ラジオ用チューナ(852990)	47	ヘッドホン(851830)	165
8位	リレー(60V以下)(853641)	37	インダクタ(850450)	155
9位	可変抵抗器(その他)(853340)	33	コネクタ(853690)	136
10位	小型モータ(850110)	31	スイッチ(853650)	112

(注) 分類は図表41の通り。括弧内はHSコード。39品目のうち、日本、中国からの輸入の上位10品目。
(資料) UN Comtrade

図表42 韓国の電子部品の平均輸入単価比較（日本・中国）

HS コード	品目	2009-13年平均単価			HS コード	品目	2009-13年平均単価		
		日本 (ドル/kg)	中国 (ドル/kg)	日本/中国			日本 (ドル/kg)	中国 (ドル/kg)	日本/中国
850110	小型モータ	58.1	14.8	3.92	853331	可変抵抗器（巻線型20W以下）	44.5	31.2	1.43
850431	トランス	23.5	7.6	3.09	853339	可変抵抗器（巻線型その他）	132.5	25.3	5.24
850450	インダクタ	340.6	20.6	16.54	853340	可変抵抗器（その他）	219.1	45.5	4.82
851810	マイクロホン（含むスタンド）	283.4	143.3	1.98	853400	印刷回路	904.7	80.1	11.29
851829	スピーカ	35.7	13.5	2.64	853641	リレー（60V以下）	83.4	27.4	3.04
851830	ヘッドホン	129.2	52.5	2.46	853649	リレー（その他）	119.2	32.8	3.63
852210	ピックアップカートリッジ	178.3	54.5	3.27	853650	スイッチ	151.3	33.1	4.58
852341	光学媒体（※）	-	-	-	853669	プラグ・ソケット	210.4	64.1	3.28
852910	アンテナ	170.4	31.7	5.37	853670	光コネクタ	360.9	27.3	13.22
852990	テレビ・ラジオ用チューナ	290.5	22.4	13.00	853690	コネクタ	121.4	25.9	4.70
853221	固定コンデンサー（タンタル）	593.8	300.2	1.98	854011	テレビ用陰極線管（カラー）	-	2.1	-
853222	固定コンデンサー（アルミ電解）	44.1	19.1	2.31	854012	テレビ用陰極線管（モノクロ）	-	-	-
853223	固定コンデンサー（単層セラミック）	257.6	22.5	11.44	854020	テレビ用撮像管・イメージ変換管等	564.2	259.2	2.18
853224	固定コンデンサー（積層セラミック）	345.3	153.6	2.25	854040	データ・グラフィックディスプレイ管	-	-	-
853225	固定コンデンサー（紙・プラスチック）	47.1	14.8	3.18	854060	その他陰極線管	685.6	11.9	57.84
853229	固定コンデンサー（その他）	114.0	27.6	4.13	854071	マイクロ波管（磁電管）	200.5	12.9	15.54
853230	可変・半固定式コンデンサー	367.7	35.9	10.24	854079	マイクロ波管（その他）	376.5	-	-
853310	固定抵抗器（炭素）	89.6	9.6	9.30	854081	受信管・増幅管	279.7	331.2	0.84
853321	固定抵抗器（20W以下）	151.5	23.3	6.49	854089	その他（蛍光表示管等）	349.6	47.2	7.41
853329	固定抵抗器（その他）	167.1	31.6	5.30					

（注）5年間の輸入金額合計÷輸入重量合計で算出。ハイフンは、重量データがない品目、もしくは、09-13年のデータがそろっていない品目。
（資料）UN Comtrade

の通り、一般機械の対日、対米、対中輸入の動きは電子機器と異なる。電子機器が2005年に対中、対日輸入が逆転し、足元では対中輸入が対日輸入の3.4倍に達しているのに対し、一般機械は対中輸入の増加とともに対日輸入も増加し、中国が日本を上回ったのは直近の2014年のみである（前掲図表32）。

一般機械の対日、対中輸入品目を比較すると、両国で品目構成が大きく異なることがわかる（図表43）。日本からは「半導体・FPD製造装置」や「固有の機能を有する機械（産

業用ロボットなど）」が多いのに対し、中国からは「コンピュータ関連」が中心である。しかも、両国の品目構成は、2005年と2013年でほとんど変わっていない。つまり、電子部品では、日本企業の中国生産シフトや中国企業の台頭などを受けて、日本から中国への“シフト”が生じたのに対し、一般機械においては“シフト”が生じていないということである。最大の対日輸入品目である半導体製造装置は日本から中国への生産シフトが進んでおらず、対中輸入が拡大したのはコンピュータ

図表43 一般機械の輸入（日本・中国）

(100万ドル)

	日本				中国			
	2005年	金額	2013年	金額	2005年	金額	2013年	金額
1位	固有の機能を有する機械類 (8479)	2,414	半導体FPD製造装置 (8486)	2,365	コンピュータ (8471)	1,927	コンピュータ (8471)	3,062
2位	レーザー・半導体エッチング機等 (8456)	365	固有の機能を有する機械類 (8479)	927	コンピュータ部品 (8473)	1,530	印刷機 (8443)	826
3位	コンベア・エスカレーター等 (8428)	326	ターボジェット・ガスタービン (8411)	685	気体ポンプ (8414)	174	コンピュータ部品 (8473)	773
4位	コック・減圧弁等 (8481)	318	蒸気タービン (8406)	428	コック・減圧弁等 (8481)	129	気体ポンプ (8414)	542
5位	コンピュータ (8471)	293	コック・減圧弁等 (8481)	378	玉軸受・ころ軸受 (8482)	83	コック・減圧弁等 (8481)	474

(注1) 括弧内はHSコード。HSコード8486「半導体・FPD製造装置」は2007年新設項目で、それ以前は同8479や同8456などに含まれる。

(注2) 濃い網掛けは半導体製造装置を含む品目、薄い網掛けはコンピュータ関連の品目。

(資料) UN Comtrade

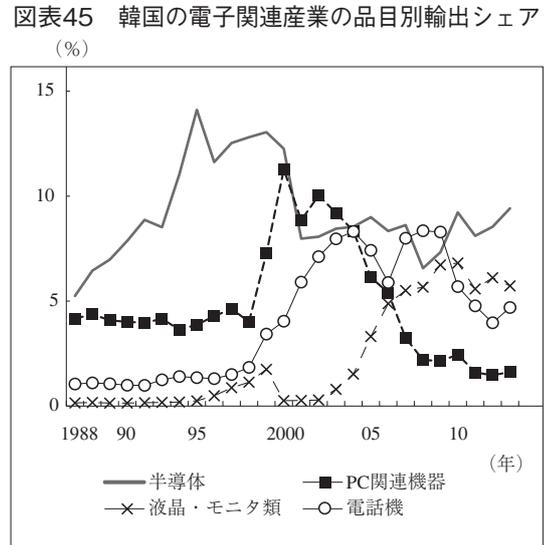
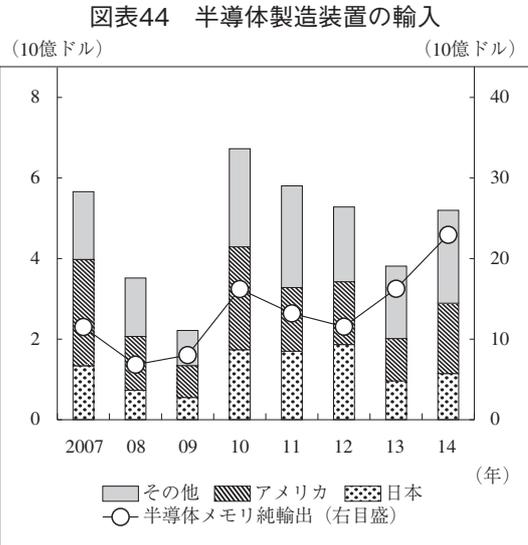
産業の中国集約を背景に中国がコンピュータ関連品目の輸出を伸ばしたことが要因である。それと同時に、韓国の半導体産業の成長を背景に日本が半導体製造装置の韓国向け輸出を伸ばしたため、前掲図表32のような動きとなったと考えられる。

電子産業の中核を占める半導体産業の生産財、資本財のほとんどを海外に依存する構造を問題視した韓国政府により、半導体材料および半導体製造装置の国産化の推進が図られてきた。一部の製品では韓国企業による内製化に成功（注47）したものの、足元の国産化率（注48）は半導体材料で約5割、半導体製造装置では2割程度に過ぎない。内製化に成功した製品であっても性能や品質で日米欧企業と競争出来るものは少なく、高い精密度が求められる場合は、依然として日本などの製品が使われることが多い。

半導体材料および半導体製造装置の多くは

日米欧企業の寡占状態にあり（注49）、特許で縛られている製品や標準化されずにブラックボックス化されている技術・ノウハウが多く、新規参入が難しいとされる。そのため、韓国の半導体メーカーは、内製化に膨大なコストや時間がかかる製品に関しては経済合理性の観点から外部調達を選択しているとみられ、半導体メモリの製造で高い国際競争力を持つようになった現在でも、半導体メモリの純輸出と半導体製造装置の輸入には一定の相関がある（注50）（図表44）。

以上を踏まえると、一般機械における対日輸入依存度の低下は、中国からのコンピュータ関連の輸入増加ペースが半導体製造装置需要の輸入増加ペースを上回っていたために生じたもので、韓国の半導体産業が製造装置を日本などに依存する構造は変わっていないといえる。



4. 今後の展望

これまでの分析から、韓国の電子産業における日本の位置付けは相対的に低下したものの、日本は高性能電子部品や非メモリ半導体、半導体製造装置などの調達先として依然として重要な役割を果たしていることがわかった。そこで、以下では、①半導体・電子部品、②半導体製造装置に着目し、今後の展望について述べたい。

【半導体・電子部品】 輸入は伸び悩む可能性があるものの、日本は相対的に有利

現在、韓国の電子産業は転換期を迎えている。電子産業の品目別輸出をみると、2000年前後より増加したコンピュータ、電話機、液

晶パネルはピークアウトし、足元では減速傾向にある (図表45)。背景としては、韓国企業の中国などへの生産シフトに加え、中国企業との競争激化により韓国企業の国際競争力が低下したことがあげられる。今後も、韓国国内での製造は減少することが予想され、それらに用いられる電子部品や半導体の輸入は伸び悩むだろう。

ただし、対日輸入は以下の2つの要因から相対的に底堅く推移すると考えられる。

1つ目は、高価格帯の製品や中核部品における高性能電子部品の需要である。現在、韓国企業による中国やベトナムなどへの生産シフトが進んでいる。海外に生産シフトする場合、完全に海外にシフトしてしまうのではなく、

製品分類に応じて国内生産と海外生産を分けるケースが多い。一般的に、国内工場では高価格帯の製品や中核部品などを製造することになる。それらの製品においては、日本で製造される高性能電子部品が相対的に多く用いられるため、日本からの電子部品の輸入は底堅く推移すると考えられる。

2つ目は、自動車向けの高性能電子部品の需要拡大である。近年、自動車の電子化が急速に進んでいる。自動車向け電子デバイス・電子部品では高い耐熱性能や耐振動性能が求められるため、日本の電子部品企業が得意としている。韓国の電子機器メーカーを通さずに直接自動車メーカーに納入するケースも多いため、自動車産業においても日本の電子部品企業の重要度が増すことになる。自動車産業は韓国の基幹産業の一つであり、世界の自動車市場の拡大や自動車の電子化の進展により、韓国における自動車向け電子デバイス・電子部品の需要は拡大することが予想される。自動車での電子部品需要の拡大が、電子部品の対日輸入を下支えすると考えられる。

【半導体製造装置】韓国電子産業の半導体回帰により対日輸入が伸びる見込み

電子製品の輸出をみると、液晶パネルやスマートフォンが伸び悩む一方で、半導体は堅調であり、輸出に占める半導体の割合が再び高まっている（前掲図表45）。個別企業をみても、サムスン電子がソウル近郊（平沢市）に大規模半導体工場の建設を決定するなど、

半導体回帰の動きがみられる（注51）。

集積回路の製造には高額な製造設備による超微細加工が必要であり、コストの多くが研究開発と製造設備になるため、人件費の割合が相対的に小さい。そのため、人件費の安さを理由に海外シフトすることは考えにくい。確かに半導体製造大手各社の中国生産は徐々に拡大（注52）しているものの、中国工場は数世代前の技術を用いたものがほとんどで、今後も韓国半導体メーカーの中核工場は韓国国内となるだろう。

他方、前述の通り半導体製造装置の国産化が急速に進展するとは考えにくいいため、サムスン電子の平沢新工場建設のような半導体回帰の動きが広がり、韓国での半導体製造が増加することで、日本からの半導体製造装置の輸入が伸びることが予想される。

本章では、韓国の電子産業において日韓間の経済関係がどう変化したかについて分析を行った。その結果、日本は、電子部品や非メモリ半導体、半導体製造装置などの調達先として、現在でも重要な役割を担っていることがわかった。これは、日本と韓国の違いを浮かび上がらせている。韓国の電子産業は日本を発展モデルとして成長したものの、日本と同じ産業を形成しているわけではない。当然、韓国が苦手とし、日本が得意とする分野が存在する。日本と韓国は産業構造の類似性から競合関係が注目されがちであるものの、とく

に電子産業においては、得意とする分野の違いから一定の協調関係が成立しているといえるだろう。

- (注26) SKグループの中核事業はエネルギー、化学、通信であるが、半導体大手ハイニックスを2011年に買収し、半導体事業に参入した(現SKハイニックス)。ハイニックスは、現代系の現代電子産業、LG系のLG半導体が統合して1999年に設立された企業。DRAMは世界シェア約3割でサムスン電子に次ぐ世界2位、NAND型フラッシュメモリは世界シェア約1割で世界5位(2014年10~12月、資料:DRAMeXchange)。
- (注27) ただし、外資導入法により出資上限などの制限は設けられていた。
- (注28) サムスンの創業者である李秉喆氏および2代目の李健熙氏は早稲田大学、李健熙氏の長男である李在鎔氏は慶応大学への留学経験があるなど、日本への意識が高い。
- (注29) DRAMは韓国2社で世界シェア7割となった。NAND型フラッシュメモリについても、韓国2社で約4割のシェアを持ちトップである(14年10~12月、DRAMeXchange)。
- (注30) 日米半導体協定は、①日本市場における海外半導体シェアの拡大、②日本メーカーがアメリカで販売するDRAMなどの価格の下限を商務省が設定、③SRAMなど6品目の輸出価格(アメリカ以外を含む)を通産省が監視、という内容であった。
- (注31) 韓国のDRAM産業の発展に関しては、吉岡英美[2010]が詳しい。
- (注32) 韓国や台湾における液晶パネル産業の発展に関しては、赤羽淳[2014]が詳しい。赤羽淳[2014]によると、液晶パネル産業では韓国企業と日本の液晶パネルメーカーとの合併設立はなく、韓国企業は、製造装置メーカーからの技術指導や日本企業の技術者のヘッドハンティングなどを通じて技術を蓄えたとされる。
- (注33) 半導体産業に比べると液晶パネル産業では材料や製造装置の韓国企業による内製化が進んでいる。カラーフィルタや偏光板などでは韓国企業が高いシェアを持つようになっている。
- (注34) 1990年頃までは世界のGDPの約8割を先進国が占めていたことも影響している。
- (注35) その他にも、台湾のコンピュータ産業が中国へ生産シフトしたことや韓国企業が生産財や資本財の一部を内製化したことで対日・対米輸入が減少したことも要因として考えられる。
- (注36) 中長期的には、ASEANやインドなどの成長で中国のウエートは徐々に低下するとみられる一方、今後、中韓FTAの発効により対中貿易が一段と活性化する可能性もある。中韓FTAは、2014年に妥結、2015年3月に仮署名され、2015年内に発効する見通しである。関税撤廃計画では、韓国側が10年以内に輸入額基準で77%(以下同じ)、20年以内に91%、中国側が20年以内に

85%の品目で関税を撤廃することが定められており、関税撤廃には長期間を要するため、短期的な貿易拡大効果は限定的であるものの、中長期的には中国との貿易が促進されると考えられる。

- (注37) アメリカや欧州に比べて消費市場としての規模が小さいため、輸出先としての位置付けが低い一方、類似の産業構造を持つことや距離的な近さから、生産財や資本財の調達先となった。
- (注38) その他は、発動・発電機(一部は電子部品を含む)、制御パネル、電池、電極用などの炭素製品、電球などがある。
- (注39) 半導体メモリ(DRAMやNAND型フラッシュメモリなど半導体素子による記憶装置)以外の半導体を指す。代表的なものとしては、マイクロ(MPU、マイコンなど)、ロジック(各種制御、論理演算などを行う)、センサ(COMSイメージセンサなど)などがある(ただし、貿易統計では十分に分類することが出来ない)。
- (注40) 台湾の半導体産業の成長については、大嶋秀雄[2014]を参照。
- (注41) 日本は家電などに用いるシステムLSIやパワー半導体、イメージセンサなどに強みを持つ。
- (注42) 2014年のプロセッサの輸入は台湾68億ドル、アメリカ33億ドル、シンガポール16億ドル、日本15億ドルなど。
- (注43) 中国は現在のところ集積回路の製造に関する先端技術を有しないことから、中国から輸入しているメモリは、中国でも生産されている旧世代の安価なメモリなどであると考えられる。
- (注44) JEITA[2014]による。JEITAは2006年より世界生産見通しを公表している。海外生産比率の高まりは、①国内工場の海外シフト(足元の海外生産シフトは、2012年前後の円高の影響もある)、②新興国市場の拡大に伴う低価格品の需要拡大、などが背景にあるとされる。足元では円安が進んでおり、国内工場の海外シフト圧力は低下しているものの、新興国市場向けの低価格品の需要が拡大することで海外生産(低価格品)が増加し、海外生産比率がさらに高まる可能性がある。
- (注45) 2014/12/28日本経済新聞「TDKや村田製作所 高耐久の車向け電子部品量産」参照。
- (注46) 0201サイズ(0.2mm台×0.1mm台の大きさ。例:0.25mm×0.125mm)の積層セラミックコンデンサーや0402サイズの高性能インダクタ(コイル)など。スマートフォン用小型振動モータなども日本企業が高いシェアを持つ。先端部品は海外生産が難しく、国内工場で製造を行っているケースが多い。積層セラミックコンデンサーで世界トップシェアの村田製作所は、売り上げの9割以上が海外であるのに対し、海外生産比率は3割程度(2014年)である。海外工場は汎用品向けで、超小型タイプなどの高付加価値製品は国内工場で製造する(2014/1/9朝日新聞「村田製作所、積層セラミックコンデンサーの海外生産を拡大」、2014/9/10日本経済新聞「村田製作所、福井に新工場棟100億円投じコンデンサー増産」)。高性能電子部品の需要拡大や足元の円安の定着を受けて、日本国内の工場を増設する電子部品

- 企業も増えてきている。
- (注47) 吉岡英美 [2014] が詳しい。
- (注48) ただし、業界団体などが公表している国産化率には日本や欧米の企業が韓国で製造しているものが含まれるため、国産化率は韓国企業による内製化率とは異なる。
- (注49) 2013年の半導体製造装置メーカーの売上高上位10社は、アメリカ4社、日本4社、オランダ2社である。
- (注50) ただし、設備導入から稼働までのタイムラグや設備の稼働率の変化があるため、完全な相関があるわけではな
- い。
- (注51) ただし、当社公開情報では、"The Company has not determined the specific products to be manufactured." と具体的な計画を明らかにしていない。(Samsung electronics>Investor Relations (2014/10/7) "MOU to Construct New Semiconductor Fabrication Plant")。
- (注52) サムスン電子の西安工場 (NAND型フラッシュメモリ、2013年稼働)、インテルの大連工場 (チップセット、2010年稼働)、台湾UMCの厦門工場 (計画) など、中国で前工程を含む半導体製造拡大が進んでいる。

結びに代えて

冒頭で触れたように、今年は日本と韓国の国交が正常化して50周年になる。関係改善が望まれるにもかかわらず、関係改善の糸口がみえないのが現状である。

日韓関係の悪化と韓国経済の減速が重なったこともあり、韓国経済に対する見方がこの数年で一変し、なかには「韓国危機論」「崩壊論」など、ことさら韓国経済を否定的に、いや貶める見方が出ている。

こうした論調が多くなるなかで、国民の韓国に対する見方が悪化しているのは、I.で指摘した通りである。

こうした現状を踏まえたうえで、関係の改善には何が必要なのだろうか。木村幹[2014]は、低下したとはいえ、韓国にとって日本は依然として重要であるため、韓国にとって日本がどう重要なのかを相手国のエリートだけでなく、国民に対して粘り強く伝えることでありと指摘する。筆者も同じ意見である。

本稿では、自動車産業と電子産業を取り上げ、日韓の経済関係を分析した。それにより明らかになったことは、以下の点である。

(1) 自動車産業では、グローバル化が日韓の貿易関係を大きく変えている。自動車部品貿易では韓国側が黒字になるなど、10年前には予想出来なかったことが生じている。この背景には、サプライチェーンが国境を跨ぐ形で形成されていることがある。

(2) 中国の台頭により韓国の電子産業における日本のプレゼンスは相対的に低下したものの、電子部品や非メモリ半導体、半導体製造装置などの調達先として、現在でも日本は重要な役割を担っている。

いずれも、日本にとって韓国、韓国にとって日本は依然として重要な経済パートナーであることが示されている。

日韓の関係改善には、「共通利益」を再認識することも必要である。まず、経済分野である。両国の間にサプライチェーンが存在する。この経済的基盤のうえに、経済連携協定の締結とシームレスな物流網が実現すれば、経済の一体化が進むであろう。経済の一体化は投資を誘発し、雇用の創出につながる。東日本大震災直後、日本は不足する石油製品を韓国からの輸入で補ったように、エネルギー分野での相互協力も重要である。

つぎに、日本と韓国は少子高齢化など共通する問題を抱えており、政策や活動面で相互に学ぶことが出来る。さらに、アジア地域の発展は両国経済にプラスとなる。アジアが持続的に発展していくうえで課題となっている環境対策やインフラ整備、貧困削減などの分野で協力することも「共通利益」といえよう。

(I.II. 向山)

(III. 大嶋)

主要参考文献

I.

1. 太田修 [2004] 「日本—日韓関係の変化と連続性」(朴一編『変貌する韓国経済』世界思想社)
2. 木宮正史 [2012a] 『国際政治のなかの韓国現代史』山川出版社
3. 木村幹 [2014] 『日韓歴史認識問題とは何か—歴史教科書・「慰安婦」・ポピュリズム』ミネルヴァ書房
4. 佐野孝治 [2014] 「韓国の成長モデルと日韓経済関係の変化—日韓関係悪化の経済的背景—」福島大学『商学論集』第83巻第2号、2014年9月
5. 澤田克己 [2006] 『「脱日」する韓国—隣国が日本を捨てる日』ユビキタ・スタジオ
6. 高崎宗司 [1996] 『検証 日韓会談』岩波書店
7. 韓載香 [2010] 『「在日企業」の産業経済史—その社会的基盤とダイナミズム』名古屋大学出版会
8. 永野慎一郎 [2008] 『相互依存の日韓経済関係』勁草書房
9. 永野慎一郎編 [2010] 『韓国の経済発展と韓国企業人の役割』岩波書店
10. 日本貿易振興機構アジア経済研究所 [2000] 『21世紀の日韓経済関係はいかにあるべきか』
11. 朴一 [1999] 『<在日>という生き方—差異と平等のジレンマ』講談社
12. 水野順子 [2012] 『韓国の輸出戦略と技術ネットワーク—家電・情報産業にみる対日赤字問題』アジア経済研究所
13. 向山英彦 [2014a] 「強まる韓国の対中経済依存—顕在化するジレンマ」日本総合研究所『JRIレビュー』2014年Vol.6, No.16
14. 一 [2014b] 「低成長下で『高齢社会』を迎える韓国—「増税なき」に呪縛される政策」日本総合研究所、環太平洋ビジネス情報RIM、2014 Vol.14, No.55
15. 柳町功 [2005] 「戦後日韓経済関係の形成における両国財界人の役割」日韓歴史共同研究報告書、第3分科篇下巻

II.

1. 李泰王 [2004] 『ヒュンダイ・システムの研究：韓国自動車産業のグローバル化』中央経済社
2. 加藤健彦・窪田光純 [1988] 『韓国自動車産業のすべて』日本経済通信社
3. 金英善 [2009] 「中国における現代自動車グループの部品取引構造」早稲田大学、Journal of the Graduate School of Asia-Pacific Studies No.18、2009年11月
4. 金奉吉 [2008] 「韓国自動車産業の発展パターンと競争力構造」奥田聡・安倍誠編『韓国主要産業の競争力』IDE-JETROアジア経済研究所、所収
5. 小林英夫 [2004] 「アジア通貨危機後の韓国自動車・同部品産業の再編成過程—モジュール化・中国進出・空洞化・国際競争力の秘密」『アジア太平洋研究』2004年6月号

6. 財団法人国際経済交流財団(委託先株式会社現代文化研究所) [2010] 『韓国の自動車・部品・素材産業の動向に関する調査研究報告書』
7. 塩地洋 [2010] 「グローバルトップ5へと成長した韓国自動車メーカー—『Five Star制度』による品質改善が原動力に—」日本自動車工業会『JAMAGAZIN』2010年8月号
8. 塩地洋・中田徹・富山栄子・徐寧教・李泰王・孫飛舟・赤羽淳・野呂義久・井上隆一郎 [2012] 『現代自動車の成長戦略』日刊自動車新聞社
9. 水野順子 [1996] 『韓国の自動車産業』アジア経済研究所
10. 向山英彦 [2013] 「グローバル化で変わる韓国の自動車産業—世界で存在感を増す現代、国内では輸入車増加—」日本総合研究所『JRIレビュー』2013年Vol.6, No.7
11. Russel D. Lansbury, Chung-Sok Suh and Seung-Ho Kwon [2007]. The Global Korean Motor Industry: The Hyundai Motor Company's Global Strategy, Routledge.
12. 현영석 [2013] 현대자동차스피드경영, 한국런경영연구원

III.

1. 赤羽淳 [2014] 「東アジア液晶パネル産業の発展」勁草書房
 2. 李大義 [2007] 「韓国における工業化と技術発展」『愛知学院大学論叢商学研究』第47巻3号
 3. 一般社団法人電子情報技術産業協会 (JEITA) 『電子情報産業の世界生産見通し』(2006~14年版)
 4. 大嶋秀雄 [2014] 「高まる台湾半導体産業の国際競争力」日本総合研究所『Research Focus』2014年11月13日
 5. 一 [2015] 「半導体に回帰する韓国電子産業」日本総合研究所『Research Focus』2015年4月9日
 6. 谷光太郎 [2002] 『日米韓台半導体産業比較』白桃書房
 7. 服部民夫・佐藤幸人編 [1996] 『韓国・台湾の発展メカニズム』アジア経済研究所
 8. 斐光雄 [1993] 「韓国の経済発展における外国資本」『立命館経済学』第42巻3号
 9. 水野順子編 [2011] 『韓国の輸出戦略と技術ネットワーク』アジア経済研究所
 10. 百本和弘・李海昌 [2012] 『韓国経済の基礎知識』JETRO
 11. 山根眞一 [2005] 「韓国半導体産業の発展とLG半導体の軌跡」『京都大学経済論叢』第175巻4号
 12. 吉岡英美 [2010] 『韓国の工業化と半導体産業』有斐閣
 13. 一 [2014] 「2000年以降の韓国産業発展の進化—半導体・LCDの部材・製造装置産業の形成—」アジア経済研究所『アジア経済』第55巻4号
14. Samsung Electronics (Investor Relations) [2014/10/7] 「MOU to Construct New Semiconductor Fabrication Plant」