

米中対立下で ASEAN との関係拡大を図る韓国

—新南方政策でベトナム偏重は変わるのか—

調査部

上席主任研究員 向山 英彦

(mukoyama.hidehiko@jri.co.jp)

要 旨

1. 近年厳しい経済環境が続く状況下、韓国企業はイノベーションを進めて次世代事業に力を入れる一方、過度な中国依存の是正を図り、ベトナムでの事業を拡大してきた。文在寅政権も、ASEAN（東南アジア諸国連合）諸国・インドとの関係を強化する新南方政策を打ち出した。
2. 新南方政策はASEAN諸国・インドとの関係を、朝鮮半島情勢に影響を及ぼす4大国（アメリカ、中国、日本、ロシア）と同じレベルに引き上げることを目標に、交通・エネルギー、水資源管理、スマートシティ、次世代自動車など、各国が必要とする分野での協力を拡大していく。
3. 韓国とASEAN諸国との経済関係をみると、総じてベトナム偏重になっている。対ASEAN輸出額に占める割合（2019年）は、ベトナムが半分を占めているほか、海外建設受注や直接投資、ODA（政府開発援助）供与の累計額で最多になっている。
4. ベトナムでは韓国の主要財閥が事業を進めて、「ミニ韓国」の様相を呈している。近年注目されるのは、現代自動車がベトナムでノックダウン生産を開始し、シェアを上げていること、金融分野での進出が広がっていることなどである。
5. 直接投資の動きや各種調査結果から判断すると、韓国企業がベトナムを最重視する姿勢は当面続くものと予想されるが、ベトナム偏重のリスクに注意する必要がある。一つは、ベトナムとアメリカとの間で通商摩擦が生じる可能性であり、もう一つは、新南方政策を進めるにあたり、よりバランスのとれた外交が求められることである。
6. このため、ベトナムで事業を行っている韓国企業は予防的にベトナムからの輸出先を多角化する必要があり、新南方政策がその契機となりうる。ベトナム以外の国との関係を拡大するためには、交通・エネルギー、水資源管理、スマートシティ、次世代自動車など各国が必要とする分野で協力関係を築けるかが鍵を握る。

目 次

1. 厳しい経済環境が続く近年

- (1) 20年はマイナス成長に
- (2) 過度な中国依存の是正と新南方政策

2. 韓国とASEAN諸国との経済関係

- (1) ベトナムに偏重する貿易
- (2) 建設受注、直接投資もベトナムが多い
- (3) 援助、人の流れ

3. 近年の韓国企業のベトナム事業

- (1) 現代自動車の生産開始
- (2) 金融・コンテンツ分野の事業拡大
- (3) コロナショックの影響

4. ベトナム偏重は変わるのか

- (1) ベトナム偏重のリスク
- (2) ベトナム以外との関係拡大の可能性

結びに代えて

韓国では2000年代に対中輸出依存度が上昇し、中国経済の影響を強く受けるようになった。中国の高成長に支えられて輸出主導成長を続けた2000年代と異なり、近年は、チャイナショック（中国の成長減速と中国企業のキャッチアップなど）により輸出が低迷している。

輸出低迷に直面した朴槿恵政権（2013～17年）は中長期的に創造経済の実現をめざしつつ、景気対策を実施した。住宅融資規制の緩和と利下げ効果による住宅投資の増加と半導体部門での設備投資の増加により、16年、17年は投資が成長を下支えした。

朴大統領弾劾後に誕生した進歩派の文在寅政権（17年5月発足）は所得主導成長、公正な経済、革新成長（イノベーションを通じた成長）を経済政策の柱に据えた。発足後、所得主導成長をめざして、公共部門を中心にした雇用創出、最低賃金の引き上げ、非正規職から正規職への転換などを推進した。しかし18年に入り、投資の冷え込みに続き、米中対立の影響で輸出も減速したほか、最低賃金の大幅引き上げによる雇用削減が広がったため、景気対策の実施とともに、政策の重点を革新成長に移して製造業の再生に力を入れ始めた。第4次産業革命の進展に支えられて半導体の輸出が伸び、20年には景気が回復に向かうと期待されたが、コロナショックで急激に悪化したため、その対策に追われている。

厳しい経済環境が続くなかで、近年韓国企

業はイノベーションを進めて次世代事業への取り組みを強化する一方、過度な中国依存の是正と中国事業の再編を進めている。中国依存の是正に関して注目されるのが、ベトナムでの事業拡大である。文政権もASEAN諸国・インドとの関係を強化する新南方政策を打ち出した。

そこで本稿では、韓国とASEAN諸国との経済関係を取り上げて、現状分析と今後の展望を行うことにする。構成は以下の通りである。1. で、韓国経済の現況について概観し、韓国企業の中国依存是正の動きと新南方政策が出てきた背景について触れる。2. で、韓国とASEAN諸国との経済関係を分析して、総じてベトナム偏重になっていることを明らかにする。3. で近年の韓国企業によるベトナムでの新しい動きを紹介する。4. で、ベトナム偏重のリスクについて触れ、他のASEAN諸国との関係拡大の可能性と課題を検討する。

なお、新南方政策の対象にはインドが含まれるほか、安全保障分野での協力も含まれるが、本稿ではASEAN諸国との経済関係のみを取り上げることにする。

1. 厳しい経済環境が続く近年

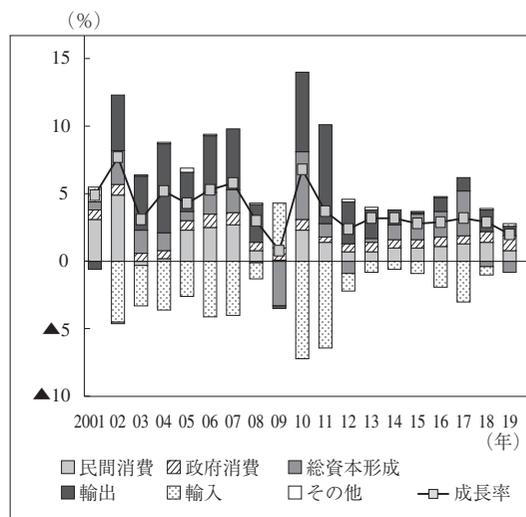
近年厳しい経済環境が続く状況下、韓国企業は新事業への取り組みに力を入れる一方、過度な中国依存の是正と中国事業の再編を進

めている。文政権もASEAN諸国・インドとの関係を強化する新南方政策を打ち出した。

(1) 20年はマイナス成長に

2000年代の韓国経済は輸出と設備投資が成長をけん引し、年平均4.4%の成長を記録したが、11年以降は成長率が2～3%台で推移し、19年は2.0%にとどまった。経済の成熟化と少子化を別にすれば、近年の低成長はチャイナショックとトランプ政権発足後の米中対立などにより、輸出主導型成長が機能しなくなったことによるものである(図表1)。民間消費も成長をけん引するだけの力強さを欠いている。

図表1 韓国の実質GDP成長率と需要項目の寄与度



(資料) 韓国銀行、Economic Statistics System

韓国では2000年代に対中輸出依存度が上昇した（2000年の10.7%から18年に26.8%へ）のに伴い、中国経済の影響を強く受けるようになった。中国で2桁成長が続いた時期には、中国向けに化学製品や鉄鋼製品などの中間財の輸出が増加した。また、中国の高成長に起因する資源取引の増加に伴い海運・造船需要、さらに成長が加速した資源国向けに耐久消費財や建設機械などの輸出が伸びるなど、韓国の主力産業は多くの分野で成長の機会を得た。しかし、近年はそれとは反対に、中国の成長減速とキャッチアップ、資源国をはじめとする世界経済の減速などの影響を受けて輸出の増勢が著しく弱まり、低成長につながっている。

輸出の低迷が続く状況下、朴槿恵政権は景気対策の一環として住宅融資規制の緩和を実施した。利下げ効果と相まって、住宅投資が増加したほか、平昌五輪（18年2月）開催に関連した建設特需が生じたこと、世界的な需要拡大を背景に半導体部門での設備投資が増加したことなどから、16年、17年と投資が成長を下支えした。

しかし18年に入り、まず投資が冷え込んだ。朴政権下で増加した建設投資が減少に転じるとともに、設備投資が前年に急増した反動で落ち込んだためである。投資に続き、米中対立と世界経済の減速の影響で輸出も減速した。19年の輸出額（通関ベース）は前年比▲10.3%（対中は▲16.0%）に、とくに全体

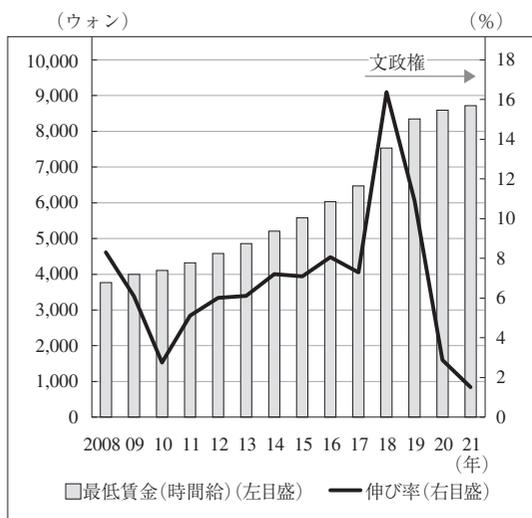
の約2割を占める半導体はスーパーサイクルの終焉に伴う需要減と価格下落が響き、同▲25.9%と急減した。

景気が悪化するなかで、文在寅政権の政策にも変化が表れた。同政権は所得主導成長、公正な経済、革新成長を経済政策の柱に据え、当初所得主導成長をめざした政策を相次いで実施した。公共部門を中心にした雇用創出、最低賃金の引き上げ（18年に16.4%、19年に10.9%）、非正規職から正規職への転換などを実施する一方、財源確保の目的から大企業に対して法人税率を引き上げたほか、雇用創出を目的に18年7月より週52時間（従来は68時間）労働時間制を適用するなど大企業に負担の多い政策を推進した。

しかし、最低賃金の大幅引き上げによって雇用削減の動きが広がったため、引き上げ幅を20年に2.9%（21年は1.5%）に抑えるなど（図表2）、所得主導成長に関連した政策の速度調整を進めた。その一方、景気対策を進めて投資と消費の喚起を図るとともに、政策の重点を革新成長に移し、イノベーションを通じた製造業の再生に力を入れ始めた。

19年末時点では、スーパーサイクルの終焉で減少した半導体の輸出が5Gの普及と第4次産業革命の進展などに支えられて再び伸び、20年には景気回復が進むと予想されたが、このシナリオを狂わせたのがコロナショックである。中国で始まった新型コロナウイルスの感染が世界中に広がるなかで、各国で外出

図表2 最低賃金と前年比伸び率



(資料) 雇用労働部

自粛やロックダウン措置がとられ、国境を越えた人の移動がほぼストップした。韓国への訪問客数は20年3月から90%以上の減少となり、輸送・観光業界が打撃を受けた。さらに外出自粛によって消費が落ち込んだほか、自動車業界では中国製ワイヤーハーネスの調達に滞り、一時的ながらも生産休止に追い込まれた。

20年1～3月期の実質GDP成長率は民間消費が前期比▲6.5%と急減したため、前期比▲1.3%（前年同期比1.4%増）になった。続く4～6月期の成長率は、海外経済の悪化に伴い輸出が同▲16.1%（財▲15.9%、サービス▲17.4%）と落ち込んだことにより、同▲3.2%（年率換算▲12.2%、前年同期比

▲2.7%）になった。

景気が急速に悪化したため、韓国政府は7月までに3回の補正予算を組んで（9月に第4次が成立）、景気対策に乗り出した。第2次補正予算には1世帯当たり最大で100万ウォン（約8万8,000円）の支援金、第3次補正予算には雇用助成金の増額が盛り込まれた。計3回にわたる補正予算に関連した事業規模（250兆ウォン）はGDPの約13.1%に相当する。さらに20年下半期の経済政策として、5GネットワークやAIの強化を含むデジタルニューディールを推進していくことを打ち出した。また、韓国銀行は3月の0.5%ポイントに続き、5月に0.25%ポイントの利下げを実施した（政策金利は過去最低の0.5%に）。

景気対策効果と輸出の緩やかな回復などにより、景気は下期から上向くと予想されるが、上半期の落ち込みが響き、20年はマイナス1～2%の成長になる見通しである。

(2) 過度な中国依存の是正と新南方政策

厳しい経済環境が続くなかで、韓国企業はイノベーションを推進して新事業への取り組みに力を入れる一方、過度な中国依存の是正と中国事業の再編を進めている（注1）。

近年まで韓国企業は中国を最も有望な市場として捉えていたが（注2）、それを見直す動きがこの10年間に徐々に広がった。その契機になったのは、①中国の事業環境の変化、②韓国のTHAAD（終末高高度防衛ミサイル）

配備（17年）に対する中国当局の事実上の経済制裁、③米中対立の激化とトランプ政権の対中制裁などである。

まず、生産コストの上昇や地場企業の台頭、競争激化など、中国の事業環境が急激に変化したため、それまでの中国重視を見直す動きが始まった。次に、韓国のTHAAD配備に対して中国当局が事実上の経済制裁を行ったことが、韓国企業の中国離れを加速させた。とくにロッテグループはTHAADを配備する土地を提供したため、中国で展開していたロッテマートの多くが、消防法違反を理由に営業停止の措置を受けた。中国事業の採算悪化もあるが、同グループはその後店舗を地場企業に売却する一方、インドネシアやベトナムなどでの事業に力を入れた。最後は、アメリカトランプ政権の対中制裁である。日本企業や外資系企業の間には中国からASEAN諸国へ生産シフトする動きがみられたが（注3）、韓国企業はその前から中国依存の是正を進めていたためであろうか、目立った動きは生じていない。

近年韓国の大企業は中国事業を再編しながら、中国以外の国で事業を拡大してきた。そのなかでも注目されるのはベトナムである。サムスン電子が同国で携帯電話（含むスマートフォン）の生産を本格化したのに伴い、サムスングループの企業と中小のサプライヤーが多数進出した。その後、LGグループも家電やスマートフォンの生産を拡大したほか、

現代自動車がノックダウン生産を開始した。サービス産業では従来の小売や不動産など以外に、金融分野への進出も活発化している。

韓国企業のベトナムでの事業拡大に伴い、韓国から中間財を中心に同国への輸出額が増加した。輸出額全体に占めるベトナム向けの割合は10年の2.1%から19年には8.9%へ上昇し、中国、アメリカに次ぐ3番目の輸出相手国になっている（図表3）。

このように韓国企業が過度な中国依存を是正してきた一方、文在寅政権もASEAN諸国・インドとの関係を強化する新南方政策を打ち出したことに注目したい。

ただし、政権発足当初の外交政策での位置づけはさほど高くなかった。17年7月に発表された「文在寅政府 国政運営5カ年計画」（国政企画諮問委員会）では（注4）、「国民が主人となる政府」、「みんなが共存する経

図表3 韓国の輸出上位10カ国・地域

(億ドル)

	2010年		2019年	
1	中国	1,168	中国	1,362
2	アメリカ	498	アメリカ	733
3	日本	282	ベトナム	482
4	香港	253	香港	319
5	シンガポール	152	日本	284
6	台湾	148	台湾	157
7	インド	114	インド	151
8	ドイツ	107	シンガポール	128
9	ベトナム	98	メキシコ	109
10	インドネシア	89	マレーシア	88

(資料) KITA (韓国貿易協会) データベース

済」、「国民の暮らしに責任を持つ国家」、「均衡発展する地域」、「平和と繁栄の朝鮮半島」が5大政目標とされ、外交分野の最大目標は朝鮮半島の緊張緩和に置かれた。外交分野で挙げられた課題16のうち多くが朝鮮半島に関するもの（緊張緩和と南北交流、核問題の解決など）で、新南方政策に関連するものは「東北アジアプラス責任共同体の形成」、「国益を推進する経済外交および開発協力強化」、「保護貿易主義の対応および戦略的経済協力強化」において断片的に盛り込まれたに過ぎなかった。

文大統領が「新南方政策」を公式の場で表明したのは、17年11月にジャカルタで開催された韓国・インドネシアビジネスフォーラムであった。同大統領はその基調演説でインドネシアとの関係強化について触れた後（この点は後述）で、次のように述べた。

「両国企業家の皆さん。韓国はインドネシアとの協力に加え、ASEANとの交流・協力も画期的に強化しようと考えています。ASEANと韓国との関係を、朝鮮半島周辺4大国と同じレベルに引き上げることが私の目標です。このため、韓国政府は、ASEANとの協力関係を画期的に発展させていくための新南方政策を強力に推進していきます。

商品取引中心の関係から、技術や文化・芸術、人的交流へと拡大していきます。交通・エネルギー・水資源管理・スマート情報通信など、ASEAN諸国に必ず必要な分野から協

力を強化することが出来るでしょう。双方の国民の暮らしを結ぶ人的交流の活性化は、あらゆる協力を裏打ちする頑丈な基盤となります。

これにより、人と人、心と心がつながる『人々の共同体』、安保協力を通じてアジアの平和に貢献する『平和の共同体』、互恵的な経済協力を通じて共に豊かに暮らす『繁栄の共同体』を共に創出していくことを希望します」

米中対立の激化や対日関係の悪化などにより、4大国を中心にした韓国外交が行き詰まったため（注5）、新南方政策に次第に力を入れ始めた（注6）。とくにチャイナショックの影響で低成長が続いている韓国にとって、ASEAN諸国は人口動態の観点から潜在成長力が高く、アメリカが保護主義を強めるなかで、自由貿易を推進していることなどから、関係強化によって経済へのプラス効果が期待出来るほか、各国いずれも北朝鮮と外交関係を有しているため、北朝鮮政策を進めるうえでも有益との判断があったといえよう（注7）。

他方、ASEAN諸国にとっても日本と中国の大国以外に、韓国と包括的な関係を築くことは、経済・外交面でプラスになる。

18年に入り、文大統領によるASEAN主要国への訪問が開始された。3月、文大統領はベトナムを訪問し、チャン・ダイ・クァン国家主席と首脳会談を行い、国交正常化後の25

年間の両国関係を評価した後、両国の関係を「戦略的協力パートナー関係」から「包括的パートナー関係」に格上げするとともに、「韓国・ベトナムの新たな25年を開く未来共同宣言」を発表した。具体的には、20年までに貿易額を1,000億ドルに拡大するために、部品産業、自動車産業などの製造業分野で互恵的な協力を活性化させること、道路や空港建設などのインフラ拡充で韓国が寄与することなどが盛り込まれた。

同年7月にインドとシンガポールを訪問した後、9月にタイを訪問し、プラユット首相と会談した。第4次産業革命に関する覚書を交換し、ロボット、バイオ、次世代自動車など新産業分野で協力していくことで合意した。

19年に入ると、3月にブルネイ、マレーシア、カンボジアを国賓として訪問した。同年の11月には、韓国とASEANとの特別首脳会議が釜山で開かれた。同会議の共同声明には、両者の貿易額を2020年に2,000億ドル（18年比25%増）に引き上げることが目標とされたほか（注8）、新南方政策の推進が盛り込まれた。韓国政府が水資源管理やスマートシティ建設で協力する方針を示していることもあり、会議の出席者を釜山エコデルタスマートシティに案内した。同スマートシティの特徴は水管理とロボットを活用したサービスで、都心のビル型浄水場で雨水などを処理して市民に直接供給する次世代分散型給水技術

を導入するほか、施設点検や駐車取り締まり、パトロールなどでロボットを活用する計画である。

なお、この会議に出席したインドネシアのジョコ大統領は蔚山（ウルサン）にある現代自動車の工場を視察した後、同社との間でインドネシアへの投資契約を結んだ。

次に、韓国とASEAN諸国との経済関係についてみていくことにしよう。

- (注1) 中国事業の再編と韓国での新事業に関しては、向山英彦 [2020] を参照。
- (注2) 中国市場への期待が大きく、韓国と中国との関係が比較的良好であったため、近年まで韓国企業は中国を最も重視してきた。14年末に行われた「日中韓経営者アンケート」（日本経済新聞、韓国の毎日経済新聞、中国の環球時報が実施）調査で、韓国企業の有望市場で初めて東南アジアが中国を上回った。
- (注3) シャープはコンピュータ、京セラはプリンター、アシックスは履物をベトナムへ生産シフトした。
- (注4) 国政企画諮問委員会は文大統領が就任直後に発足させた委員会である。通常は、新大統領の就任前に大統領引継ぎ委員会が構成されるが、文大統領は前大統領の罷免に伴う選挙で即日就任したため、同委員会が事実上の大統領引継ぎ委員会の役割を果たした。同委員会が発表した「国政運営5カ年計画」は、文大統領が今後5年間の任期中に遂行すべきあらゆる分野の課題を盛り込んだロードマップである。
- (注5) 文政権が推進しようとした南北経済交流はアメリカの反対（非核化の進展が前提との立場）で頓挫している。また、中国とは対北朝鮮外交で協調しつつも、THAADが関係改善の足枷になっている。
- (注6) 18年8月末、新南方政策を推進するための新南方政策特別委員会が大統領直属の政策企画委員会の傘下に設置された。委員長は大統領秘書室の経済補佐官で、通商産業資源部や企画財政部、外交部などの次官、大統領秘書室などから構成され、民間専門家の意見を取り入れながら政策を具体化していく。
- (注7) 台湾の新南方政策は蔡英文政権の対外政策の柱といえるが、文政権では対北朝鮮政策が最優先されている。なお、新南方政策について、庄司智孝（防衛研究所）は従来の経済・文化分野だけでなく、安全保障分野での協力を促進する点に注目している。その一方、安全保障分野での協力メニューが少なく、南シナ海問題にどのように関与するかが不明であると指摘している。庄司 [2020] を参照。

(注8) 米中对立の激化とコロナショックなどの影響によりこの目標の達成は困難になった。

2. 韓国とASEAN諸国との経済関係

以下では、韓国とASEAN諸国との経済関係（貿易、投資、援助、人の流れなど）を振り返りながら、近年ベトナム偏重になっていることを明らかにする。

(1) ベトナムに偏重する貿易

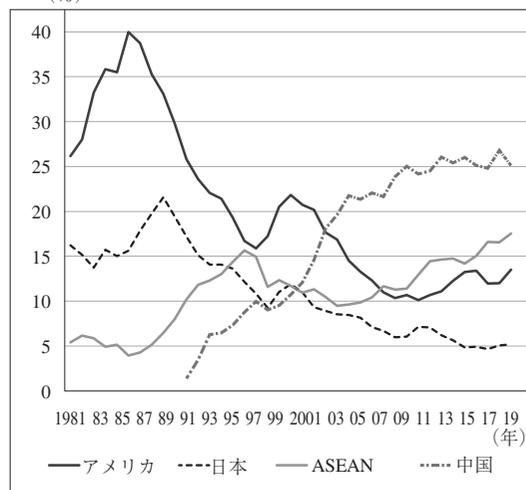
80年代以降の韓国の対ASEAN輸出依存度（全体に占めるASEAN諸国向けの割合）をみると、80年代末から90年代半ばにかけてと2000年代末以降に上昇している（図表4）。

まず、80年代末から同輸出依存度が上昇したのは、韓国で80年代後半に通貨の切り上げと賃金の大幅上昇が生じたため（注9）、比較劣位化した労働集約産業を中心にASEAN諸国への生産シフトが広がり、これに伴い中間財や資本財の輸出が伸びたことによる。

対ASEAN輸出依存度は96年に15.7%へ上昇し、対米輸出依存度の16.7%に肉薄したが、97年に生じたアジア通貨危機の影響の広がりにより、しばらく低下した。

2000年代に入り、急上昇したのが対中輸出依存度である。WTO（世界貿易機関）に加盟（2001年）し、高成長が続く中国への投資が急増していく。中国への生産シフトに伴い

図表4 韓国の主要国・地域別輸出依存度（%）



(資料) KITAデータベース

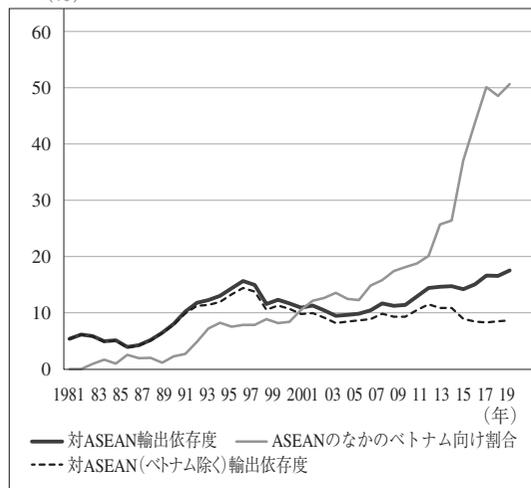
韓国から原材料、部品、機械設備など生産財の輸出が誘発されたほか、中国国内の需要拡大により消費財の輸出も増加した。2002年から04年にかけて対中輸出は前年比30%以上の伸びを続けて、03年には中国がアメリカを抜いて韓国の最大の輸出相手国となった。

対ASEAN輸出依存度が再び上昇したのは2000年代末以降である。その要因には、①中国の成長率が低下し始めたこと、②その一方で、安定した成長を続け、経済共同体実現に向けて域内の関税撤廃を進めているASEAN地域の魅力が増したこと、③韓国との間でFTAが発効したこと（注10）、などが指摘出来るが、なんとといってもベトナム向け

輸出が急増したことである。それを端的に示すのが図表5である。2000年代末から対ASEAN輸出依存度は上昇傾向にあるが、ベトナムを除くと、ほぼ横ばいで推移しており、ベトナム向けがいかに押し上げたかがわかる(図表5)。

95年の対ASEAN輸出額の上位は、①シンガポール(37.2%)、②インドネシア(16.5%)、③マレーシア(16.4%)、④タイ(13.5%)、⑤ベトナム(7.5%)であったのに対して、2019年は、①ベトナム(50.7%)、②シンガポール(13.4%)、③マレーシア(9.3%)、④タイ(8.2%)、⑤インドネシア(8.0%)と、ベトナムが半分を占めた(注11)。

図表5 韓国の対ASEAN輸出依存度 (%)



(資料) KITAデータベース

ベトナムへの輸出額が09年以降急増する契機になったのは、前述したように、サムスン電子による携帯電話の生産開始である。サムスン電子は09年、バクニン省で生産を開始し、14年にタイグエン省で第二工場を稼働させた。サムスン電子に続き、サムスンSDI(バッテリー)、サムスン電気(部品、カメラモジュールなど)、サムスンディスプレイ(ディスプレイ)などのグループ企業が進出した(注12)。こうしたベトナムでの生産拡大に伴い、韓国から中間財の輸出が伸びたのである。

韓国からベトナムへの輸出をみると、10年から「電話機、携帯電話、無線電話および部分品」が増加した。09年から19年までの年平均増加率は35.2%と、全体の同増加率(18.9%)を大幅に上回った。その後、ベトナムで最先端のスマートフォンが生産されるようになり、16年以降集積回路の輸出が急増した(図表6)。

19年は集積回路が全体の20.3%、「電話機、携帯電話、無線電話および部分品」が15.0%を占めた。ちなみに、同年の韓国の集積回路の輸出先上位は、①中国(41.3%)、②香港(26.0%)、③ベトナム(12.3%)である。

他方、ASEAN各国の貿易(19年)についてみよう(図表7、図表8)。輸出面では、①ミャンマーとベトナムを除き、ASEAN(加盟国全体)が最大の輸出先になっている、②ラオスとミャンマーでは中国のシェアが30%以上を占めている、③ベトナムではアメリカ

が最大の輸出先である一方、ASEANのシェアが低い。輸入面では、カンボジア、インド

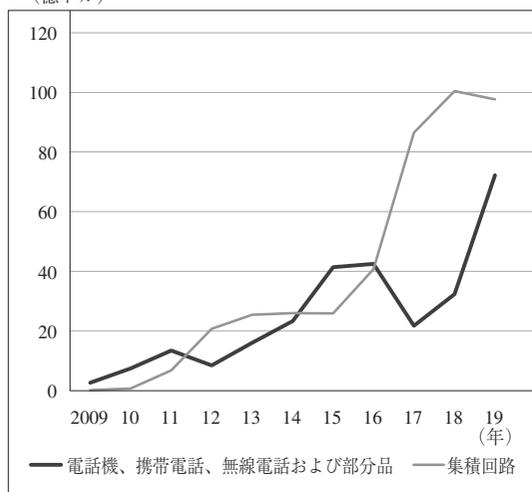
ネシア、タイ、ベトナムでは中国が、それ以外の国ではASEANが最大の輸入先になっている。

韓国のシェアをみると、輸出面では、①ベトナム（8.0%）、②ブルネイ（5.1%）、③フィリピン（4.6%）の順、輸入面では、①ベトナム（21.8%）、②フィリピン（7.5%）、③インドネシア（5.5%）と、いずれもベトナムが最多である。ちなみに、19年の韓国がこれらの国から輸入した最も多い品目はベトナムが携帯電話（韓国企業の現地生産品）、フィリピンは各種電子部品、インドネシアは石炭である。

このように、近年の韓国とASEAN諸国の貿易関係はベトナム偏重になっているのが最大の特徴といえる。

図表6 韓国のベトナム向け輸出額

(億ドル)



(資料) KITAデータベース

図表7 ASEAN各国の輸出先シェア (2019年)

(%)

	世界	アメリカ	EU27	ASEAN	中国	日本	韓国	その他
ブルネイ	100.0	0.6	0.1	34.7	6.1	33.2	5.1	20.2
カンボジア	100.0	23.6	21.2	26.1	5.1	6.5	1.1	16.4
インドネシア	100.0	10.5	7.7	25.2	16.5	9.5	4.3	26.3
ラオス	100.0	2.4	3.9	49.5	34.7	2.4	0.7	6.4
マレーシア	100.0	9.7	8.8	28.8	14.1	6.6	3.4	28.6
ミャンマー	100.0	0.0	18.2	21.8	30.7	7.8	3.5	18.0
フィリピン	100.0	10.3	11.0	15.3	13.5	15.3	4.6	30.0
シンガポール	100.0	9.2	7.9	27.8	12.7	4.7	3.9	33.8
タイ	100.0	12.8	7.9	25.6	11.9	10.0	1.9	29.9
ベトナム	100.0	22.4	15.3	10.9	13.9	7.8	8.0	21.7

(資料) IMF, Direction of Trade Statistics

図表8 ASEAN各国の輸入先シェア（2019年）

(%)

	世界	アメリカ	EU27	ASEAN	中国	日本	韓国	その他
ブルネイ	100.0	7.0	10.0	32.2	13.0	3.8	1.9	32.1
カンボジア	100.0	1.5	3.8	33.8	39.6	4.8	2.9	13.6
インドネシア	100.0	5.9	6.6	13.1	31.3	9.9	5.5	27.7
ラオス	100.0	0.3	1.4	66.7	26.2	1.4	1.1	2.9
マレーシア	100.0	8.1	8.4	24.1	20.7	7.5	4.6	26.6
ミャンマー	100.0	0.0	4.0	42.8	35.3	2.7	2.9	12.3
フィリピン	100.0	6.6	7.4	26.4	22.9	9.6	7.5	19.6
シンガポール	100.0	12.8	10.3	22.3	13.2	5.4	3.9	32.1
タイ	100.0	7.3	7.7	19.0	21.3	14.0	3.7	27.0
ベトナム	100.0	5.1	6.0	15.2	23.8	9.0	21.8	19.1

(資料) IMF, Direction of Trade Statistics

(2) 建設受注、直接投資もベトナムが多い

次に、韓国企業の海外建設受注額とASEAN諸国への直接投資額についてみよう。

まず、韓国企業の海外建設受注額をみると(図表9)(注13)、全体の受注額が近年減少傾向にあるなかで、18年、19年にASEAN地域が中東に代わって最大の受注先になった(注14)。中東での受注額がこの数年大幅に減少したのは原油価格の下落によるところが大きい。半面、ASEAN地域での受注が比較的安定しているのは、多くの国で成長にインフラ整備が追いついていないことや域内の物理的なコネクティビリティを高めていることなどから、インフラ建設を積極的に進めているためである。

大型案件の多寡による変動があるものの、全体的にベトナムからの受注額は多く、13

～19年の累計額では最多になっている。ベトナムでは道路や橋梁、港湾、建物、都市開発などの事業を受注している。ポスコ建設は95年にベトナムに現地法人を設立して、南北高速道路やノイバイ・ラオカイ高速道路などの建設を受注した(注15)。

次に、韓国のASEAN諸国への直接投資をみてみよう。10年代以降ベトナムのウエートが高くなり、近年は半分程度を占めており(図表10)、シンガポールとインドネシアがそれに続いている。1968～2019年の累計投資額では、①ベトナム、②シンガポール、③インドネシア、④マレーシア、⑤フィリピンで、タイへの投資額は少ない。

各国に進出した韓国の企業数(数字は韓国輸出入銀行、19年時点)は、①ベトナム(6,259社)、②インドネシア(2,172社)、③フィリピン(1,703社)、④タイ(1,086社)、⑤シン

図表9 韓国企業の海外建設受注額

(100万ドル)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	累計 (2013~19)
世界	65,211.7	66,010.0	46,144.3	28,192.3	29,010.0	32,116.0	22,327.0	289,011
中東	26,142.9	31,351.0	16,530.2	10,693.7	14,578.1	9,204.5	4,757.0	113,257
ASEAN	14,280.2	10,808.1	10,885.3	8,784.0	6,299.2	11,926.3	8,002.0	70,985
ブルネイ	108.1	12.0	622.6	0.2		5.8		749
カンボジア	141.8	30.7	153.9	195.2	32.7	233.2	108.0	895
インドネシア	758.7	999.2	1,503.9	131.7	946.5	877.4	3,744.0	8,961
ラオス	763.3	14.2	16.2	28.6	91.3	4.3	59.0	977
マレーシア	3,475.5	2,438.6	154.9	1,600.2	1,706.8	943.4	392.0	10,711
ミャンマー	13.4	159.5	104.1	61.7	256.4	131.6	284.0	1,011
フィリピン	480.1	1,603.6	918.5	1,583.7	357.1	771.6	175.0	5,890
シンガポール	3,516.3	1,769.7	2,578.3	2,789.3	944.2	2,584.0	1,288.0	15,470
タイ	979.3	392.8	335.6	80.2	758.9	1,971.4	302.0	4,820
ベトナム	4,043.6	3,387.3	4,497.1	2,315.3	1,205.3	4,403.5	1,650.0	21,502

(資料) International Construction Information Service

図表10 韓国のASEAN諸国向け直接投資額

(100万ドル)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	累計 (1968~2019)
対世界	28,554	30,356	39,592	44,599	49,786	61,847	518,415
対ASEAN	4,155	4,387	5,345	5,284	6,495	9,548	61,851
ベトナム	1,617	1,599	2,273	1,955	3,162	4,471	20,579
シンガポール	990	1,456	1,125	1,022	1,574	3,026	11,703
インドネシア	726	699	643	669	497	963	10,819
ミャンマー	311	243	361	278	213	279	3,326
マレーシア	133	58	200	408	110	231	5,272
カンボジア	65	43	215	137	278	212	2,711
フィリピン	94	152	152	217	173	203	4,305
タイ	182	109	107	105	95	93	2,635
ラオス	36	27	58	57	37	69	485
ブルネイ	0	0	1	1	1	0	15

(資料) 韓国輸出入銀行データベース

ガポール (1,072社)、⑥カンボジア (907社)、
⑦マレーシア (890社)、⑧ミャンマー (417社)、
⑨ラオス (140社)、⑩ブルネイ (34社) であ

る。直接投資と比較すると、タイへの進出件数が比較的多い。おそらくこれは非製造業や販売会社を中心になっているためと考えられ

図表11 金融機関の進出件数

	ベトナム	インドネシア	ミャンマー	シンガポール	カンボジア	フィリピン	ラオス	タイ	マレーシア	ブルネイ	合計
銀行	19	8	13	4	8	7	0	1	1	0	61
金融投資	16	7	0	8	1	0	0	1	0	0	33
保険	11	5	1	3	0	0	0	1	1	0	22
その他	6	5	8	2	4	0	4	0	0	0	29
合計	52	25	22	17	13	7	4	3	2	0	145

(注) 2018年9月末現在の件数。
(資料) 서병호 [2018]

る。

また、金融機関の進出件数をみると、ベトナム、インドネシア、ミャンマー、シンガポール、カンボジアの順になっている（図表11）。インドネシアやシンガポールを除けば、ASEAN後発加盟国であるCLMV（カンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム）への進出が多いのが特徴である。タイやマレーシアへの進出件数が少ないのは、地場の金融機関や外資系金融機関が確固とした営業基盤を築いており、参入が難しいためと考えられる。

(3) 援助、人の流れ

これまでみてきた貿易・直接投資は基本的に民間の経済活動である。では、韓国政府のASEAN諸国向けODA（政府開発援助）にはどのような傾向がみられるのであろうか。

韓国のODAは80年代後半から開始された。その体制は、韓国輸出入銀行に設置されたEDCF（Economic Development Cooperation Fund）による有償資金協力と外交部傘下の

KOICA（Korea International Cooperation Agency）による無償資金協力からなる。韓国は2010年にOECDのDAC（開発援助委員会）に加盟し、「国際開発協力先進化方案」を策定し、アジア11カ国、アフリカ8カ国など26カ国を重点協力国に指定し、二国間援助予算の70%を配分している。

ASEAN諸国のなかで重点協力国に指定されているのは、ブルネイ、シンガポール、タイ、マレーシアを除く6カ国であり、これらの諸国に対しては、援助の基本方針となる国家協力戦略を5年ごとに策定している。

これまでのASEAN諸国に対するODA供与額をみると、ベトナムが贈与・融資のいずれにおいても最大の供与先となっており（図表12）、全体に占める割合は贈与（無償資金協力と技術協力）が26.4%、融資（有償資金協力）では51.0%を占める。ただし、ベトナムへの供与額は13年をピークに総じて緩やかに減少している。16年から18年の間にとくに増加したのはラオスやミャンマーなどの低

図表12 韓国のODA供与額（1987～2018年）

		(100万ドル)	
贈与		融資	
①	ベトナム 538.5	ベトナム	1,452.1
②	カンボジア 342.4	カンボジア	395.1
③	フィリピン 330.5	インドネシア	373.3
④	インドネシア 294.9	ラオス	248.1
⑤	ラオス 235.7	フィリピン	247.6
	その他 298.0	その他	131.1
	合計 2,040.0	合計	2,847.3

(資料) OECD、KOICA

所得国向けである。

ASEAN諸国への援助分野は、交通・倉庫、水供給・衛生、農業、高等教育、保健などが中心になっている。

なお、各国へのODA供与額に占める韓国の割合はラオス9.6%、カンボジア8.3%、ベトナム5.0%、フィリピン4.7%、インドネシア2.1%である。08～17年のASEAN各国への援助供与額をみると、日本が最大の供与国となっており、フィリピンでは全体の41%、ベトナムで37%、カンボジアで18%を占めた。

これまでベトナムが韓国の最大のODA供与先になったことには、ベトナム戦争時にあった「不幸な出来事」への、韓国政府の配慮があったと考えて間違いない（注16）。国交正常化後、韓国政府は多くの分野でベトナムと協定を締結し、ベトナムの発展を支援してきた（注17）。支援は貿易・投資以外に、職業訓練や教育、科学技術など幅広い分野に及んでおり、これが両国関係の礎になってい

る。近年では、ハノイとベトナム北部最大の港湾であるハイフォン港（ハノイから南東90キロ）とを結ぶ高速道路のうち、2区間（計16.4km）の建設資金をEDCFが融資した。韓国は経済規模が小さく、援助額が限られているため、独自の援助を志向するようになった。その一例がセマウル（新しい村）事業である。韓国では70年代に農村の所得増大と生活環境の改善を目的に、灌漑や道路などのインフラ整備、高収量品種・ビニールハウス栽培の普及、住環境の改善などが実施された。KOICAは15年に、ベトナム中部クアンチ省と北部ラオカイ省でセマウル事業を開始している。

次に、人の流れから韓国とASEAN諸国との関係をみていくことにする。まず、韓国のASEAN諸国への訪問者数とASEAN諸国からの訪韓者数の推移についてみる。

韓国人のASEAN諸国訪問者数をみると、15年はタイやフィリピンが多かったが、16年以降ベトナムが著しく増加し、最多になっている。19年はベトナム（429万人）、タイ（188万人）、フィリピン（178万人）であった。ベトナムが増加したのは、現地進出企業が増加したのに伴う商用目的、現地在留韓国人への訪問目的、観光目的などによるものであろう。他方、ASEAN諸国からの訪韓者数をみると、17年以降はタイがトップ、2番目がベトナム、3番目がフィリピンであったが、あまり差はなく、19年はタイ（57万人）、ベトナム（55

万人)、フィリピン (50万人) である。

韓国における在留外国人についてみると (図表13)、①短期 (90日以内) の在留ではタイが最多で、ベトナムが2番目である、②結婚移民の数はベトナムが最多で、フィリピンが2番目である、③労働者としてはベトナムが最多で、カンボジア、インドネシアが続いている、④学生ではベトナムが圧倒的に多いことなどが明らかになった。

ベトナムからの留学生が圧倒的に多いのは、自費留学を除けば、ベトナムの医学・科学教育の発展を目的にした政府レベルでの研修生の受け入れ、語学教師の受け入れ (ベトナムでの韓国語教育)、韓国とベトナムの大

学での交換留学が盛んになったことがある。また、韓国の地方大学では、LG電子のハイフォン工場と提携し、LG電子に就職が決まった学生などを対象に、語学や専門科目を教えるコースを設けている。

韓国では「3K業種」を中心に人手不足が深刻化したため、04年に雇用許可制が施行された (注18)。自国の労働者の雇用機会を奪うことのないように、労働市場テスト (求人努力) を実施して、人手を確保出来ない企業に対して外国人の雇用を許可する。受入労働者数、業種、送出国は政府が決定し、送出国と条件に関する覚書を締結する。韓国が現在覚書を締結しているのは、フィリピン、モン

図表13 韓国在留外国人数 (2019年現在)

	短期在留	結婚移民	労働者	学生	その他	計
世界	711,673	131,034	341,258	187,364	1,153,327	2,524,656
ASEAN	256,180	63,527	201,392	64,200	62,140	647,460
ブルネイ	234	1	4	35	32	306
カンボジア	1,308	4,428	38,042	474	3,313	47,565
インドネシア	10,304	730	34,755	1,599	1,466	48,854
ラオス	774	432	306	132	179	1,823
マレーシア	10,509	165	274	995	2,847	14,790
ミャンマー	1,179	196	26,168	1,072	579	29,294
フィリピン	15,058	11,198	28,350	760	7,111	62,398
シンガポール	7,226	110	92	205	370	8,003
タイ	176,485	4,495	25,973	661	2,295	209,909
ベトナム	33,103	41,772	47,428	58,267	43,948	224,518
中国	187,212	24,215	17,219	72,979	99,059	400,684
日本	60,703	7,026	1,082	3,077	14,308	86,196
アメリカ	34,960	3,280	9,638	1,547	107,557	156,982
その他	172,618	32,986	111,906	45,561	870,263	1,233,334

(資料) 韓国法務省

ゴル、スリランカ、ベトナム、タイ、インドネシア、ウズベキスタン、パキスタン、カンボジア、中国、バングラデシュ、ミャンマー、キルギス、ネパール、東ティモール、ラオスの16カ国である。

- (注9) ブラザ合意後の急激な円高で韓国製品の輸出競争力が増し、対米貿易黒字額が増加した結果、アメリカから通貨切り上げ圧力が強まった。また87年6月の民主化宣言によって、長い間抑圧されていた労働運動が活発化し、大幅な賃上げが生じた。ウォン高と賃金上昇を背景に、韓国企業の海外進出が広がった。履物メーカーの多くはインドネシアへ進出した。この時期の動きは、小牧輝夫編 [1991] を参照。
- (注10) ASEAN先発加盟6カ国とは、2012年に関税が撤廃された（センシティブ品目を除く）。
- (注11) ただし、ベトナムに生産拠点を構えた企業のなかには、そこから他のASEAN諸国へ輸出している企業が多く存在することに注意したい。
- (注12) この点に関しては、向山英彦 [2018] を参照。
- (注13) 主な建設会社にサムスン物産、現代建設、GS建設、大林産業、ポスコ建設などがある。
- (注14) 中東ではプラント建設の受注が大半であるのに対して、ASEAN地域では道路や港湾、電力、通信などのインフラ分野が中心である。
- (注15) この点は、곽성일, 정재완ほか [2018] のpp.223～228を参照。
- (注16) ベトナム戦争時、韓国は共産主義の拡散を防ぐアメリカを支援する名目で、ベトナムへ派兵した。戦争終結後に、韓国軍兵士による民間人の虐殺が明らかにされた。ベトナム戦争への協力は派兵だけではなく、韓国企業が米軍の物資輸送や調達などに様々な形で関与した。韓国経済とベトナム戦争の関係を批判的に考察したものに、朴根好『韓国の経済発展とベトナム戦争』御茶の水書房、1993年がある。
- (注17) 国交正常化後の韓国のベトナムへの協力、支援については、Tran Toan Thangほか [2016] が詳しい。
- (注18) 常住者のなかで就労している人の国籍をみると、韓国系中国人が最多である。中国などに住む韓国系外国人には特例雇用許可制が適用され、一般の雇用許可制よりも就労可能な業種が多いほか、クォータ管理の対象にはならない。

3. 近年の韓国企業のベトナム事業

これまでみてきたように、韓国のASEAN諸国との経済関係はベトナム偏重になっている。そうしたなかで近年どのような動きが生じているのか、以下でみていくことにする。

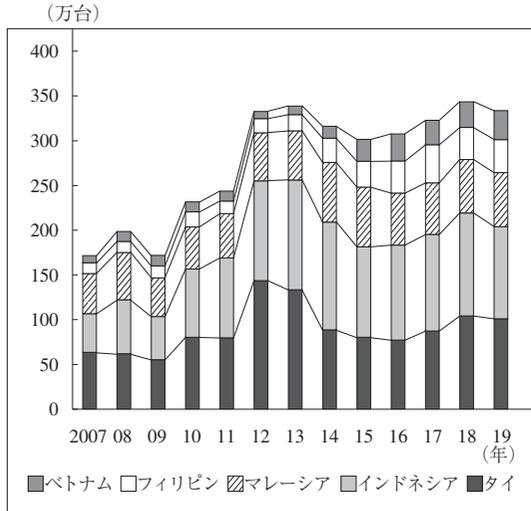
(1) 現代自動車の生産開始

ベトナムでは製造業とサービス産業で韓国の主要財閥が事業しており、さながら「ミニ韓国」の様相を呈している。韓国企業によるベトナム事業については別の機会に取り上げているので（注19）、ここでは近年の動きを取り上げる。

製造業分野で注目すべき動きは、現代自動車が事業を本格化させたことである。ベトナムの自動車販売台数は10年の11万台水準から16年に30万台水準へ増加したが、18年1月から実施されるASEAN域内からの輸入車に対する関税撤廃を控えて、17年は買い控えが生じた結果、前年比マイナスとなった。18年はその反動による増加が期待されたが、完成車に対する輸入規制の影響により（注20）、伸び悩んだ。19年の販売台数は前年をやや上回る約32万台となったが、インドネシアやタイの3割程度である（図表14）。

自動車産業に関して一貫した政策がとられてこなかったことが発展を阻害してきた面があるが、ベトナムの1人当たりGDPは19年時

図表14 自動車販売台数



(資料) CEICデータベース

図表15 ベトナムの自動車販売台数

		2018年		2019年	
1	トヨタ	65,856	ヒュンダイ・タインコン	79,568	
2	ヒュンダイ・タインコン	63,526	トヨタ	79,328	
3	ピナ・マツダ	32,728	ホンダ	33,102	
4	タコ・トラック	28,986	タコ・マツダ	32,731	
5	ホンダ	27,099	フォード	32,175	

(注) ヒュンダイ・タインコンはベトナム自動車工業会に未加盟、販売台数は独自発表。
 (資料) JETRO「ベトナムの自動車市場動向」2018年、2019年

点で2,715ドルであるため、今後モータリゼーションが進むことが予想される。

自動車販売台数をみると(図表15)、他国と比較して韓国車のシェアが高いことが指摘出来る。タイやインドネシアの場合には輸入代替工業化が進められるなかで、日本の完成車メーカーが進出した。現地での部品産業の育成に協力しながら、生産体制や販売網を構築して、高いシェアを維持しているため、後発の韓国企業にとっては参入障壁が高い。

ベトナムの場合、近年まで輸入完成車に対して高い関税を課してきた。現地で生産するには部品産業が育っていないことからコスト高になるため、多くの企業がCKD(コンプ

リート・ノックダウン)による少量生産をしてきている。日本企業もASEAN域内の関税撤廃を見越して、タイやインドネシアから完成車を輸入した方が合理的と判断したため、現地生産は限定的にとどまっている。

現代自動車グループでは07年に現地のThacoグループと業務提携して、起亜自動車のノックダウン生産を開始した(モーニングはタクシーに採用)(注21)。現代自動車はThanh Congグループと合弁会社を設立し、17年にノックダウン生産を開始した。19年には販売台数を伸ばして、トヨタを若干ながらも上回った。20年上期はコロナショックの影響で前年比17%減の2万5,358台となったものの、引き続きトヨタを若干上回った(シェアが21.3%)のが注目される。

販売が比較的好調な一因に、若者層をターゲットに製作した販促用ウェブドラマが好評を得ていることがある。現代の社員とベトナム女性のロマンスを描いたドラマには現代自

動車の車やビジョンなどが登場し、大きな広告効果を上げていると報じられている(注22)。

20年下半期に第2工場の稼働を予定しており、完成すれば10万台の生産能力を有する。後述するインドネシアと並んで、現代自動車にとってASEAN地域での主力生産基地となる見込みである。

(2) 金融・コンテンツ分野の事業拡大

次に注目したいのは、金融機関の進出が活発化していることである。韓国のベトナム向け直接投資額をみると、18年から19年にかけて金融・保険分野への投資が急増し、製造業の半分程度になっている(図表16)。

韓国金融監督院の資料によれば(注23)、国内銀行で海外に店舗(現地法人、支店、事

務所)をもっているのはベトナム19行、中国・インド16行、アメリカ15行、ミャンマー14行とベトナムが最多であり、純利益もベトナムが最高である。

ASEAN諸国に関しては、ベトナム(19行)、ミャンマー(14行)に続いて多いのが、カンボジア(10行)、インドネシア(9行)、フィリピン(7行)、シンガポール(4行)で、タイ、マレーシアは1行のみであった(前掲図表11)。

韓国の金融機関が海外に進出するようになったのは比較的遅い。韓国国内で利ざやの縮小や市場の成熟化により収益力が低下したため、高い収益力が期待出来る海外に活路を見出すようになったのである。ちなみに、韓国のネット・インタレスト・マージンは13年以降1%台へ低下した。他方、インドネシアとカンボジアが5%台、ラオスが4%台、ベトナム、ミャンマー、タイが3%台である(注24)。

ベトナムへの進出が多い理由には、①成長が持続し、中間層が増加していること、②韓国企業の進出が多いこと、③外資系金融機関の進出が相対的に少ないこと、④規制緩和が進み出したことなどが指摘出来る。

とくに最近では、M&Aによる進出が多いのが特徴的である。新韓銀行のベトナム現地法人によるオーストラリア・ニュージーランド銀行(ANZ)のベトナムリテール事業、新韓カードによるプルーデンシャル・ベトナム

図表16 韓国のベトナム向け直接投資額の業種別金額

(100万ドル)

	2010	2014	2016	2018	2019
製造業	472	1,064	1,776	2,057	2,548
金融・保険	76	91	170	325	1,222
卸・小売	49	65	91	233	135
不動産	53	64	142	367	108
鉱業	158	234	107	135	106
宿泊・飲食	14	35	23	24	76
建設	35	22	23	46	39
サービス	14	39	15	38	166
その他	13	54	39	98	71
合計	884	1,668	2,386	3,323	4,471

(資料) 韓国輸出入銀行データベース

ファイナンス、ロッテカードによる地場クレジットカード会社のテクコム・ファイナンスの買収などがある（注25）。

ベトナムでの事業を拡大してきたのは新韓銀行である。新韓銀行は93年に、韓国の銀行のなかで最初に現地法人（新韓ビナ銀行）を設立後、95年に新韓銀行のホーチミン支店（2009年に現地法人へ転換）を設立し、11年に新韓ビナ銀行と新韓ベトナム銀行を合併した。17年に、ベトナムANZのリテール部門を吸収したことによって店舗数が増加し、19年時点で、本店を含む店舗数は37店に及ぶ。

当初は現地に進出した韓国企業向けの貸出が多かったが、次第に現地顧客向けサービスを拡充してきた。新韓銀行は82年に在日韓国人企業家を中心になって設立した銀行である（注26）。当時、企業向け貸出は既存銀行に押さえられていたため、リテール分野に力を入れた結果、リテールに強みをもつようになった。ベトナムに進出した中小企業に対する支援業務、地場企業への融資のほかに、フィンテックを活用したモバイル自動車ローン、各種決済サービス、送金サービスなど現地の消費者向けサービスを積極的に拡大している。

サービス業でもう一つ注目したいのがコンテンツ産業である。CJグループ（資産規模で韓国第13位の企業集団）は（注27）、96年に現地事務所設立後、飼料、ベーカーリー、ホームショッピング、映画館など広範囲の事業を展開してきた。

現在、ベトナムでシェア1位になっている事業の一つに映画関連事業がある。CJグループは11年、当時の映画館チェーン最大手メガスターを買収し、シネマコンプレックスの運営を始め、映画館保有と配給市場で高いシェアを占めている（映画館保有数の2番目はロッテシネマ）。映画を通じて韓流を広め、それにより韓国製品に対する購買につなげる狙いがある一方、韓国映画のベトナム風へのリメイク、ベトナム側との共同製作を通してローカル映画の質向上と多様化を進めるとともに、映画を通じた相互理解を促進している。

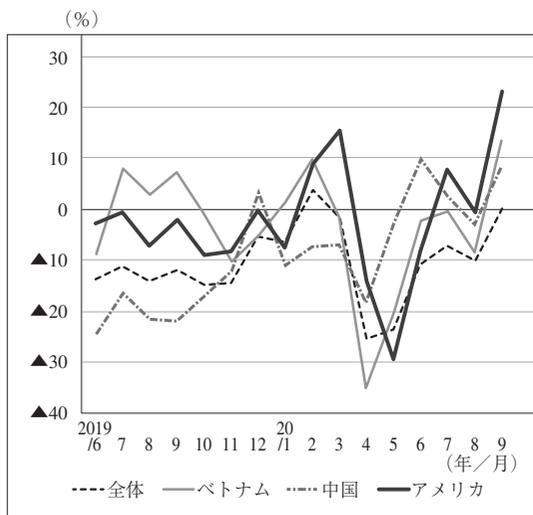
なお、ベトナムでいち早く韓流ブームが生じたのはこうした企業の取り組みのほかに、韓国政府が国交正常化後、「ベトナム戦争に対する政府次元の補償としてベトナム政府に韓国ドラマを無償提供してきた」（注28）ことにも留意したい。

(3) コロナショックの影響

18年まで韓国の対ベトナム輸出額は増加基調にあったが、世界経済の減速の影響を受けて18年にほぼ前年並みになった後、19年には10年ぶりに前年を下回った。18年時点では近い将来、アメリカを抜いて、韓国にとって中国に次ぐ2番目の輸出先になるとの予測もあったが、その可能性はなくなった。

20年に入ると、コロナショックの影響で4月、5月と前年同月比で20%以上のマイナスになった（図表17）。ベトナムにおける生産

図表17 韓国の主要国向け輸出額（前年同月比）



(資料) KITAデータベース

活動が縮小したことにより、ベトナム向けの石油製品やディスプレイの輸出が大幅に減少したためである。その後、生産活動の再開に伴い輸出は回復してきているが、依然として前年水準を下回っている。

こうしたなかで、ベトナムと韓国との関係の強さを示す動きがみられた。ベトナム政府がサムスンディスプレイのエンジニア（韓国のPCR検査で陰性判定を受けたもの）に対し、3月14日、隔離なしに入国を許可した（注29）。同社のベトナム工場では、サムスン電子の新型スマートフォンに搭載されるフレキシブルOLED（有機発光ダイオード）のモジュール生産ラインを改造する計画で、この

作業が遅れば、サムスン電子の新型製品の生産、ひいてはベトナムの輸出に大きな影響が及ぶ恐れがあった。

- (注19) この点は、向山英彦 [2018] を参照。
- (注20) ベトナム政府は政令116号により、完成車の輸入に際して、他国政府が発行する車両認可証の提出と排気量や安全性能の追加検査などを課した。
- (注21) 現在、ベトナムからミャンマーへの輸出を行っている。なお、ミャンマーでは現代自動車は19年にセミロックダウン方式で生産を開始した。
- (注22) 聯合ニュース、2020年7月19日
- (注23) Financial Supervisory Service（金融監督院）、Earnings and Localization of Domestic Banks' Overseas Businesses, 2019、2020年3月25日
- (注24) 姜명구 [2017] p.16.
- (注25) The Voice of Vietnam, RoK's banks entering Vietnam in wake of FDI surge, 18年4月8日。なお、韓国の銀行のベトナムでの事業に関しては、姜명구 [2017] を参照。
- (注26) この点に関しては、梁京姫 [2009] が詳しい。韓国では朴正熙政権下で銀行が国有化され、次第に官僚主義的な考えが蔓延していった。80年代に規制緩和が進められて、銀行の新規設立が認められた。新韓銀行は顧客第一主義を原則にし、中小企業や個人への融資を拡大させた。
- (注27) CJグループの母体はサムスングループの第一製糖で、93年にサムスングループから分離した。
- (注28) イ・ミジ [2010] p.280。この論文は韓国政府による韓流輸出振興策に関して触れた後で、韓流の浸透をベトナムとタイで検証している。2000年代のテレビ番組の輸出のうち90%がドラマである。なお、韓国のコンテンツ振興院によれば、韓国のコンテンツ輸出額全体（18年）の6割強がゲームで、音楽が5.9%、放送は4.2%である。
- (注29) ベトナム政府は2月29日から韓国人に対するノービザ入国を許可せず、韓国から入国する全員に対して2週間の施設隔離を行っていた。こうしたなかで、韓国企業と韓国政府はベトナム政府に対して、企業関係者の早期入国を認めるように強く要請していた。

4. ベトナム偏重は変わるのか

最後に、今後のASEAN諸国との関係について展望していくなかで、ベトナム偏重が変わる可能性について検討していく。

(1) ベトナム偏重のリスク

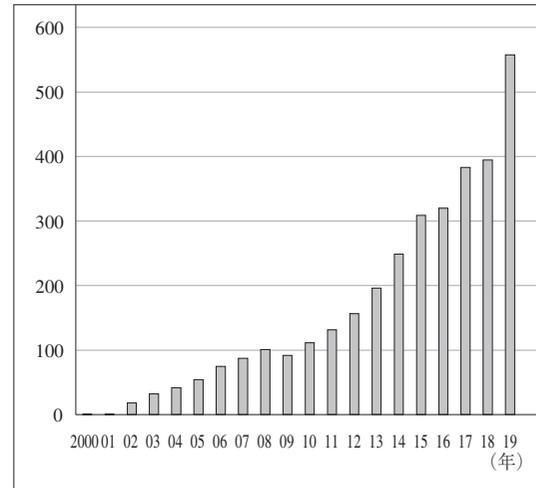
直接投資の動きや各種調査結果から判断すると（注30）、韓国企業がASEAN諸国のなかでベトナムを最重視する姿勢は当面続くものと予想される。

その一方、ベトナム偏重のリスクにも注意する必要がある。一つは、ベトナムとアメリカとの間で通商摩擦が生じる可能性であり、もう一つは、新南方政策を進めていくにあたり、よりバランスのとれた外交が求められることである。

最初のリスクについてみよう。2000年代以降、アメリカの対ベトナム貿易赤字はほぼ一貫して拡大してきている。とくにトランプ政権の対中経済制裁強化により、中国からベトナムへの生産シフト（迂回輸出）が広がったこともあり、アメリカの対ベトナム貿易赤字額は18年の395億ドルから19年に558億ドルへ急増した（図表18）。赤字幅の拡大はメキシコに次ぐものである。

ベトナムはアメリカの貿易赤字相手国（19年）として、中国（3,456億ドル）、メキシコ（1,018億ドル）、日本（690億ドル）、ドイツ（672億ドル）に次ぐ5番目であり、不均衡が拡大すれば、アメリカからの是正圧力が強まる恐れがある。すでにその前兆がみられる。17年5月、ベトナムのグエン・スアン・フック首相が訪米した際、ライトハイザー米通商代表部（USTR）代表から、アメリカの貿易赤字

図表18 アメリカの対ベトナム貿易赤字額
（億ドル）



（資料）アメリカ商務省、Census of Bureau

が急拡大していることに対する懸念が示された。同首相はアメリカ訪問中に、アメリカからの輸入を増やす方針を表明した。

将来的にベトナムとアメリカ間の貿易不均衡が問題となる可能性を考えれば、ベトナムで事業を行っている韓国企業は予防的に、輸出先を多角化する必要がある。この点では、新南方政策の推進が周辺諸国への輸出や投資を増やす契機となりうる。家電産業ではベトナムからASEAN諸国へ輸出する動きが拡大している。例えば、サムスン電子は南部のホーチミン近郊に家電複合工場を建設し、16年から生産を開始した。北部の工場がグローバル市場向け生産基地としての役割を担っている

のに対して、南部の工場はASEAN市場向け生産基地としての役割を担っている。所得上昇に伴い需要が急拡大しているASEAN市場向けに、製品を開発して生産する。生産効率を高めるために、タイとマレーシアにあった家電工場を閉鎖して、ベトナムに集中させた。

もう一つのリスクが、ASEAN諸国との関係である。新南方政策を円滑に進めていくには、ベトナム偏重を是正し、よりバランスのとれた関係を築くことが求められる。韓国が水資源管理、スマートシティ、次世代自動車など、ASEAN諸国が必要とする分野で協力関係を結び、ベトナム以外の国との関係を広げることが出来るかが問われてこよう。

(2) ベトナム以外との関係拡大の可能性

政府が新南方政策を打ち出したことから、韓国ではASEAN地域への関心が高まっている。都市化や中間層の増加を背景に拡大する現地の消費市場が注目されているほか、第4次産業革命に関連した分野での協力を推進しようとしている。

①インドネシア、タイ

まず、ASEAN諸国のなかで経済規模の大きいインドネシアとタイについてみていく。このなかで、プレゼンスを増大させる可能性が高いのはインドネシアであろう。近年、韓国の対ASEAN諸国への直接投資をみると、インドネシアはベトナム、シンガポールに次

いで3番目に多い。

これまで製造業や資源開発分野で多くの投資が行われてきた(注31)。POSCOはインドネシア国営の鉄鋼会社クラカタウスチールと一貫製鉄所を建設したほか、ロッテグループも小売(デパート、マート、オンラインなど)以外に、石油化学事業を拡大するなど(注32)、重工業分野への投資がみられる。また、現代自動車が21年に年産25万台を生産する工場を建設する計画である。新工場はプレス、溶接、塗装、組立のラインを含み、ASEAN市場向けに設計された自動車を生産する計画で、タイにはEVの輸出も検討している。

このほか、小売や金融などのサービス産業でも、韓国企業の進出が相次いでいる。成長の持続により人口2億7,000万人の市場としての魅力が増したことが背景にある。

文大統領は大統領就任後、ASEAN諸国のなかで最初にインドネシアを訪問した。文大統領は韓国・インドネシアビジネスフォーラムでの基調演説で、経済協力分野の多角化(従来の製造業と資源開発を超えて、第4次産業革命、防衛、環境・交通、保健などの未来産業分野へ拡大)、自動車産業での協力、両国の中小・中堅企業の協力事業に対する支援、貿易の拡大などを推進していくと述べた。なお防衛分野では、インドネシアとの間で15年から次世代戦闘機の共同開発を進めている。

韓国の輸出市場としてみると、インドネシア

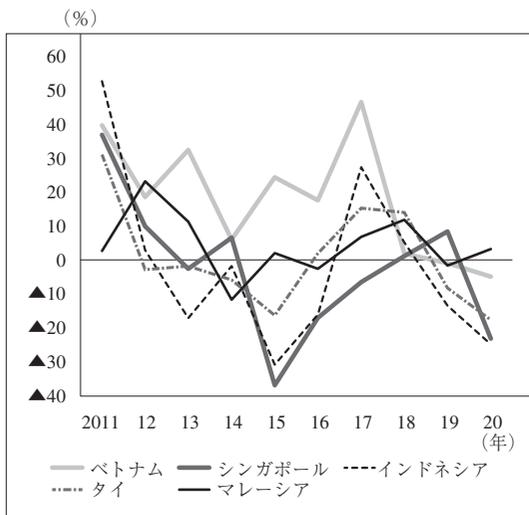
のプレゼンスは大きくない。輸出額は12年をピークに総じて減少し、19年はタイ向けをやや下回った。近年では他のASEAN主要国向けよりも伸び率が低くなっている（図表19）。

次に、タイとの関係についてみよう。韓国
のタイへの輸出額は95年に対ASEAN輸出額
全体の13.5%を占めたが、ベトナムへの輸出
が増加した影響もあり、2019年には8.2%へ
低下した。直接投資額に関しては、タイへの
投資額は極めて少ない。投資額が少ない理由
の一つに、日本企業のプレゼンスの高い同国
での事業展開を避けてきたことがあると考え
られる。タイの自動車市場における韓国車の
シェアは極めて低い。家電市場でもHatari

ElectricやImarflexなどの地場企業やフィリッ
プス、パナソニック、三菱、日立などの日本
企業、美的集団（中国）などとの厳しい競争
にさらされている（注33）。ASEAN諸国の家
電輸入先をみると、タイは中国に次いで多い
（図表20）。

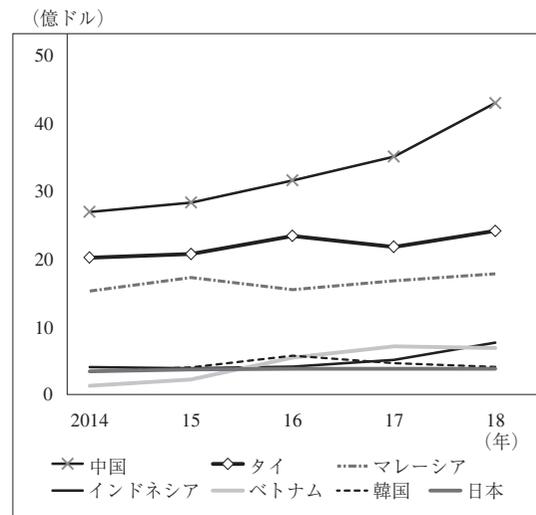
こうした状況を見ると、新南方政策の推進
により、タイとの関係が今後どう変化するの
か興味深い。この点で注目したいのは、文大
統領が18年9月にタイを訪問した際に合意し
た協力内容である。2日のプラユット首相と
の会談で、第4次産業革命に関するロボット、
バイオ、次世代自動車など新産業分野で協力
していくことで合意した（注34）。プラユット

図表19 韓国のASEAN主要国への輸出額伸び率



(注) 20年は1～9月。
(資料) KITAデータベース

図表20 ASEAN諸国の家電輸入先



(資料) UN, Comtrade

首相からは観光やK-POPなどの文化交流を通して人的交流が活性化することを期待する発言がなされた。

文大統領のタイ訪問に合わせて開催された韓国・タイビジネスフォーラム（大韓商工会議所とタイ投資委員会が共催）には、両国の企業人が500名程度参加した。この席で、大韓商工会議所の社長は「電子、バイオ、エネルギー、物流、次世代自動車などは、タイが中進国から抜け出て先進経済へ入るための核心産業であり、また韓国企業が強い分野でもあります。…タイで新しい産業が生まれ、新しいバリューチェーンを作る過程で、多くの韓国企業が一緒に行うことが出来ることを期待しています」（注35）と述べた。

また、KOTRA（大韓貿易投資振興公社）と大韓商工会議所は2日、3日に、韓国・タイビジネスパートナーシップを開催した。KOTRAはタイのデジタル経済振興院（DEPA）とデジタル経済およびスマートシティ協力拡大の覚書を締結した。スマートシティはビッグデータやAIなど最新技術を活用して都市が直面する問題（環境汚染、エネルギー消費、渋滞など）を緩和し、親環境の都市を作るとともに、生活の質向上（交通、教育、医療、ショッピングなどの分野）をめざすものであり、同時にスマートシティの建設を通じて、新たな産業の創出が期待されている。

タイの環境問題の一つになっている老朽化

したトゥクトゥクの廃棄ガスに関しては、電動化で協力する動きがあるほか、スタートアップ同士の協力拡大でも合意がなされた。

次世代自動車に関連して、現代自動車のグループ企業である現代グロービスとタイCPグループ（タイの企業集団グループトップ）のCPオールの子会社であるオールナウが20年9月17日、CPオールが運営しているセブンイレブン1万2千カ所に、EV（電気自動車）トラックで商品を輸送する事業を年内に試験的に始めることで合意した。

②シンガポール、マレーシア

韓国にとって、シンガポールはASEAN諸国のなかで、ベトナムに次ぐ2番目の輸出相手国で、主要輸出品は石油製品、集積回路、船舶、半導体製造装置などである。また、建設受注額と直接投資額でもベトナムに次いで多い。建設ではリゾートホテルやスポーツ施設、道路の建設などのほか、島の埋め立て工事などで受注実績がある。

文大統領が18年7月にシンガポールへ国賓として訪問した際に、両国間で技術協力に関する覚書が交わされた。協力分野には、バイオテクノロジー、人工知能（AI）、工業分野のモノのインターネット（IOT）、スマートグリッド（電力の流れを供給・需要の両側から制御し、最適化出来る送電網）などが含まれている。

最近の動きで注目されるのは、現代自動車

がシンガポールを次世代自動車の拠点にしようとする構想である。まず、EVの最終組み立て工場の建設である。インドネシア工場(21年稼働予定)から調達した車体や部品を自動で組み立てて、ASEAN各国に輸出する。次に、イノベーションセンターの設立である。同社が展開するモビリティ・サービスを支える新技術の開発を、シンガポールの技術生態系を活用しながら進めていく。シンガポールに拠点のある配車アプリ運営企業のGrabとは、シンガポールとインドネシアでEVの配車サービス事業を行っており、協力を強化していく。

マレーシアは韓国にとってASEAN諸国のなかで3番目の輸出相手国(19年)で、主要輸出品は石油製品、集積回路、合成ゴム、鉄鋼製品などである。建設受注(13~19年の累計)先でも3番目で、超高層ビルの建設を現地企業とコンソーシアムを組んで受注するケースがある。その一方、韓国からマレーシアへの直接投資額は近年さほど多くない(前掲図表10)。近年の大規模投資としては、フケム・ファインケミカルによるサラワク州での化学プラント建設(15年)がある。

文大統領は19年3月、マレーシアを国賓として訪問し、13日にマハティール首相(当時)と首脳会談を行った。二国間のFTA締結を推進していくほか、次世代自動車や情報通信技術、スマートシティ、医療、ハラルなどの分野で協力することで合意した。

③カンボジア、ラオス、ミャンマー

最後に、ASEAN後発加盟国で低所得国のカンボジア、ラオス、ミャンマーについてみよう。韓国の輸出額(19年)はカンボジア、ミャンマー、ラオスの順で、内陸国のラオスは他の二国の2割にも達していない。建設受注額(13~19年累計)はミャンマーが最多であるが、他の二国との差はあまりない。直接投資額ではミャンマー、カンボジア、ラオスの順で、ラオスと他の二国との差はかなりある(前掲図表10)。

韓国のカンボジアへの直接投資額は07年、08年に急増した。カンボジア投資委員会の統計(認可ベース)によれば、08年に韓国は中国に次ぐ2番目、10年には最大の投資国となった。この時期に投資額が急増したのは、不動産開発によるところが大きい。当時、首都プノンペンで再開発が進められ、古い建物が取り壊されて高層マンションやオフィスビルなどが相次いで建設された。こうしたなかで、韓国企業はプノンペン中心部の42階建て高層ビルをはじめとして、プノンペン郊外でニュータウンの建設に着手して注目を浴びたが、リーマン・ショックによる景気悪化などの影響によって事業は中断した(注36)。

10年代に入ると、一帯一路戦略を進める中国からの投資が拡大する(水力発電所や高速道路、工業団地など)一方(注37)、韓国からの投資が低迷したため、韓国のプレゼンスは小さくなった。投資の低迷が続いていた

が、近年やや盛り返している。積極的に投資しているのは金融機関で、新韓銀行や国民銀行などが進出している。

沿海部のタイ国境沿いに位置するコックン経済特区では、現代自動車がノックダウン生産を行っているが、事業内容の詳細は不明である。韓国からカンボジアへの輸出では、自動車や水（ミネラルウォーターなど）、アルミなどが多い。

前述したように、ラオスへの直接投資額は極めて少ない。主な投資案件に水力発電所の建設がある。ラオスで注目されるのは、韓国人の呉世榮（オ・セヨン）が設立したLVMC（旧KOLAO）グループである。中古車の輸入販売から始め、バイクの生産、自動車の輸入販売、自動車ローン、家電販売などに事業を拡大してきた。自動車事業では、韓国の現代・起亜自動車、中国の吉利自動車を輸入販売しているほか、トラックのノックダウン生産を行っている。ちなみに、韓国からラオスの輸出額の約4分の1が自動車部品である。

3カ国のなかで、韓国の直接投資額が最も多いのがミャンマーである。直接投資は09年から増加し、15年までは鉱業分野に集中していたが、16年以降製造業や金融・保険分野などに広がった。鉱業での代表的投資は、大宇インターナショナル（現POSCOインターナショナル）によるガス田の開発である。同社は中国の石油公社と契約を締結し、生産した天然ガスを中国へ輸出している。製造業では

衣類、電線・ケーブル、飼料などへの投資が行われたほか、物流業での投資がみられた。

中古車の輸入規制が強化されたため、19年2月、現代自動車が現地生産（セミノックダウン）を開始した。ミャンマーではスズキがいち早く13年に現地生産を開始し、高いシェアを占めているが、トヨタも21年に生産を開始するため、競争の激化が予想される。

(注30) 日本貿易振興機構[2018]や百本和弘[2019]を参照。정귀일 [2020]によれば、ASEAN各国の小売市場規模は19年現在、インドネシア（1,760億ドル）、タイ（1,130億ドル）、ベトナム（1,110億ドル）の順であるが、2007年から19年までの年平均伸び率はベトナム6.0%、インドネシア4.3%、タイ2.5%と、ベトナムが最も有望な市場であり、その特性に見合ったマーケティングの必要性を指摘している。

(注31) 韓国ガス公社と三菱商事がインドネシア国営石油会社と組んで2007年にコンソーシアムを設立し、スラウェシ島に液化天然ガスのプラントを建設した。このプロジェクトには日本の三大銀行と国際協力銀行、韓国輸出入銀行が協調融資している。日韓による第三国での共同事業として注目されている。

(注32) ロッテケミカルは2010年、マレーシアとインドネシアに事業所をもっていたタイタンケミカルを買収し、ASEAN地域での化学事業を本格化した。

(注33) 손창우 [2020]によれば、家電市場でのシェア上位（19年）は、Hatari（13.9%）、フィリップス（9.5%）、パナソニック（6.5%）、美的集団（5.3%）、三菱（5.3%）であった。

(注34) これらは、タイのプラユット政権が推進している東部経済回廊の建設と次世代産業の育成にかかわる分野である。この点で、末廣昭[2020]は近年、タイの大企業と中国企業との戦略的提携が、とくに外資系企業が独占していた自動車やタイヤ業界で提携が進んだことに注意を促している。

(注35) 무역경제신문（貿易経済新聞）2019年9月4日

(注36) とくにニュータウン事業はカンボジアと韓国の国名の頭文字をとってCamko Cityと名づけられたように、住宅、商業施設、金融センター、教育・文化施設などの建設を含む大型事業である（18年までの総事業費は20億ドル）。この事業の企画から融資に至るまで主導的な役割を担っていたのが釜山貯蓄銀行であるが、同行幹部の逮捕と営業停止によって同プロジェクトは頓挫した。

(注37) 近年では、アメリカの対中経済制裁を回避するための中国からの生産シフトも生じた。

結びに代えて

以上みてきたように、韓国とASEAN諸国の経済関係は今後も、ベトナムが高いウエートを占める構図が続くと思われるが、新南方政策の展開に伴い、他のASEAN諸国との間の経済関係が拡大する可能性が出てきた。

ベトナムで事業を展開している韓国企業のなかにも、他のASEAN諸国へ家電や自動車を輸出する動きがみられる。各国でシェアを上げるためには、市場のニーズに見合った製品を迅速に開発して供給することが重要で、そのためには現地での研究開発と販売ネットワークの整備が課題となる。ベトナムでみられるように、コンテンツ（ドラマ、映画、音楽など）を通じた販売促進が効果を上げれば、韓国企業のシェア上昇に寄与する。コンテンツ事業に強みをもつCJグループは韓国でeスポーツ事業を行っている。娯楽産業の一つとして、ASEAN諸国でもビジネスとして拡大していく可能性がある。

中国の一路や日本のアジア太平洋戦略と比較すれば、韓国の新南方政策が与えるインパクトは小さいが、ASEAN諸国にとって日本や中国とは別に、韓国との関係を深めていくことはプラスとなる。その際に問われるのは、交通・エネルギー、水資源管理、スマートシティ、次世代自動車など各国が今後重点的に取り組んでいく分野で、韓国政府・企業がいかに協力出来るかである。

韓国ではソウル市の深刻な住宅不足を解消するために、80年代末から郊外に新都市を建設した後、スマートシティの原型となるU-City（ユビキタス都市）の建設を進めた。この経験を生かして、海外の都市建設に積極的に関与している（注38）。現在、新南方政策の展開に伴い、国土研究院（国土建設部傘下の研究所）がASEAN諸国のスマートシティ建設での協力を検討している（注39）。

企業レベルでは、海水淡水化装置では斗山が、水処理膜技術ではサムスングループが高い技術力を有している。また、次世代自動車に関しては、LG化学、サムスンSDI、SKハイニックスがEV向けバッテリーを生産し、現代自動車はEVの生産とならんでモビリティ・サービスの強化を図っている。

韓国政府・企業がこうした自らの優位性（技術、ノウハウ、スピード）を生かし、具体的な事業プランを提案出来るか、ニーズに見合った商品・サービスを提供出来るかが、関係拡大につながるか否かの鍵を握ることになる。

ベトナム以外で韓国企業のプレゼンスが高まるのか、日本企業や中国企業との競争のなかでどのような戦略を展開するのか、今後の動きに注目したい。

（注38）韓国では土地住宅公社（LH）が主導して民間企業とコンソーシアムを組んで、海外の新都市建設に関与している。韓国のスマートシティ開発とその輸出戦略に関しては石田哲也 [2020]、文在寅政権のスマートシティ推進戦略に関しては4차산업혁명위원회 [2018] を参照。韓国ではモデル都市、既存都市、都市再生地

域などに区分して、スマートシティの建設を推進していく。

(注39) 국토연구원 (国土研究院) [2019]

主要参考文献

(日本語文献)

1. イ・ミジ [2010] 「韓国政府による対東南アジア『韓流』振興政策：タイ・ベトナムへのテレビ・ドラマ輸出を中心に」 京都大学『東南アジア研究』48巻3号、2010年
2. 石田哲也 [2020] 「世界で進行する都市化の傾向と都市開発戦略（その6）—韓国のスマートシティ開発—」 『国土交通政策研究所報』第76号2020年春季
3. 小牧輝夫編 [1991] 『国際化時代の韓国経済』 アジア経済研究所
4. 崔圭皓 [2019] 「ベトナムにおける韓国CJグループの現地映画市場への参入とその展開」 『大阪商業大学論集』第15巻第1号（通号191・192号合併号）、2019年5月30日
5. 庄司智孝 [2020] 「韓国の新たな対ASEANアプローチ—『新南方政策』とASEANの反応」 国際情報ネットワーク分析IINA（笹川平和財団）、2020年3月4日
6. 末廣昭 [2020] 「東部経済回廊EECと中国との戦略的提携」（東京大学社会科学研究所 現代中国研究拠点 研究シリーズ No.21 末廣昭ほか『アジアの新たな地域秩序と交錯する戦略 タイとCLMV・中国・日本』所収）
7. 日本貿易振興機構 [2018] 「最近の韓国のASEAN後発加盟国（CLMV）向け直接投資の動向」2018年3月
8. 朴根好 [1993] 『韓国の経済発展とベトナム戦争』 御茶の水書房
9. 向山英彦 [2018] 「ベトナムとの関係を強める韓国—期待される効果とリスク—」 日本総合研究所 『環太平洋ビジネス情報 RIM』2018 Vol.18 No.70
10. ——— [2020] 「中国のキャッチアップと米中対立下での韓国企業の中国事業—サムスングループと現代自動車の動きを中心に—」 『RIM』2020 Vol.20 No.78
11. 百本和弘 [2016] 「韓国企業のメコン地域戦略—ベトナムを中心に—」 『季刊 国際貿易と投資』 Spring 2016, No.103
12. ——— [2019] 「韓国企業のベトナム進出ラッシュが続く」 JETRO地域分析レポート、2019年3月18日

13. 梁京姫 [2009] 「在日韓国人企業家が韓国の金融業界に及ぼした影響—新韓銀行を中心に—」 『現代韓国朝鮮研究』第9号、2009年11月

(英語文献)

14. ASEAN-KOREA CENTRE [2020] ASEAN&KOREA in Figures
15. Tran Toan Thang · Nguyen Dinh Cung · Dang Quang Vinh · Dang Thi Thu Hoai · Truong Minh Huy Vu · Thai Thu Phuong · Hoang Thi Hai Yen · Tran Thi Thu Ha · pham Viet Tuan [2016] Regional Inter-dependence and Vietnam-Korea Economic relationship, Studies in Comprehensive Regional Strategies 16-10, KIEP (対外経済政策研究院)

(韓国語文献)

16. 강명구 [2017] 한국계 은행의 동남아시아 진출 동향과 과제- 인도네시아, 베트남, 미얀마를 중심으로, 산은조사월보, 2017. 2 제735호
17. 광성일 · 김제국 [2017] 한 · 베트남 수교 25주년 성과와 과제, KIEP 오늘의 세계경제, 2017년3월23일 Vol. 17 No.10
18. 광성일, 정재완, 이재호, 김제국, 김미림 [2018] ASEAN 지역의 인프라 시장 확대와 한국기업의 진출방안, KIEP 연구보고서 18-05, 2018년12월28일
19. 국토연구원 (国土研究院) [2019] 신남방정책을 위한 한-아세안 스마트도시 협력 방안, 국토, 2019년11월
20. 4 차산업혁명위원회 [2018] 도시혁신 및 미래성장동력 창출을 위한 스마트시티 추진전략, 2018년1월29일
21. 서병호 [2018] 우리 금융권의 신남방 진출 현황과 시사점, 신남방특위 금융권간담회 발표자료
22. 손창우 [2020] 아세안 가전시장 동향 및 진출전략, IIT (韓國貿易協會) TRADE FOCUS, 2020년26号、2020年7月
23. 안중기 [2017] 포스트 차이나의 선두주자, 베트남의 성장 가능성에 주목하자! (현대경제연구원 (現代經濟研究院), VIP Report 711권, 2017년11월)
24. 유애라 [2019] ASEAN의 ODA 중점협력국에 대한 지원 현황과 특징, KIEP 기초자료 19-08, 2019년8월26일
25. 정귀일 [2020] 아세안 소매유통시장 진출, 왜 베트남인가? IIT TRADE FOCUS, 2020년12号、2020年4月
26. 조의운 [2020] 신남방권 주요국 수입구조 분석, IIT TRADE FOCUS, 2020년10号、2020年4月

本誌は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。

本誌は、作成日時時点で弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。