

韓日經濟 in富山(韓国朝鮮日報主催)

2008.7.11(富山国際会議場)

新時代 韓日經濟連携

東北学院大学教養学部地域構想学科
教授 柳井雅也

yanai2001@izcc.tohoku-gakuin.ac.jp

韓日經濟連携

視点

- 李明博韓国政權 安定度
- FTA交渉 行方
- 原油高 影響
- 格差問題
- 労使關係 国際化
- 物流 利便性

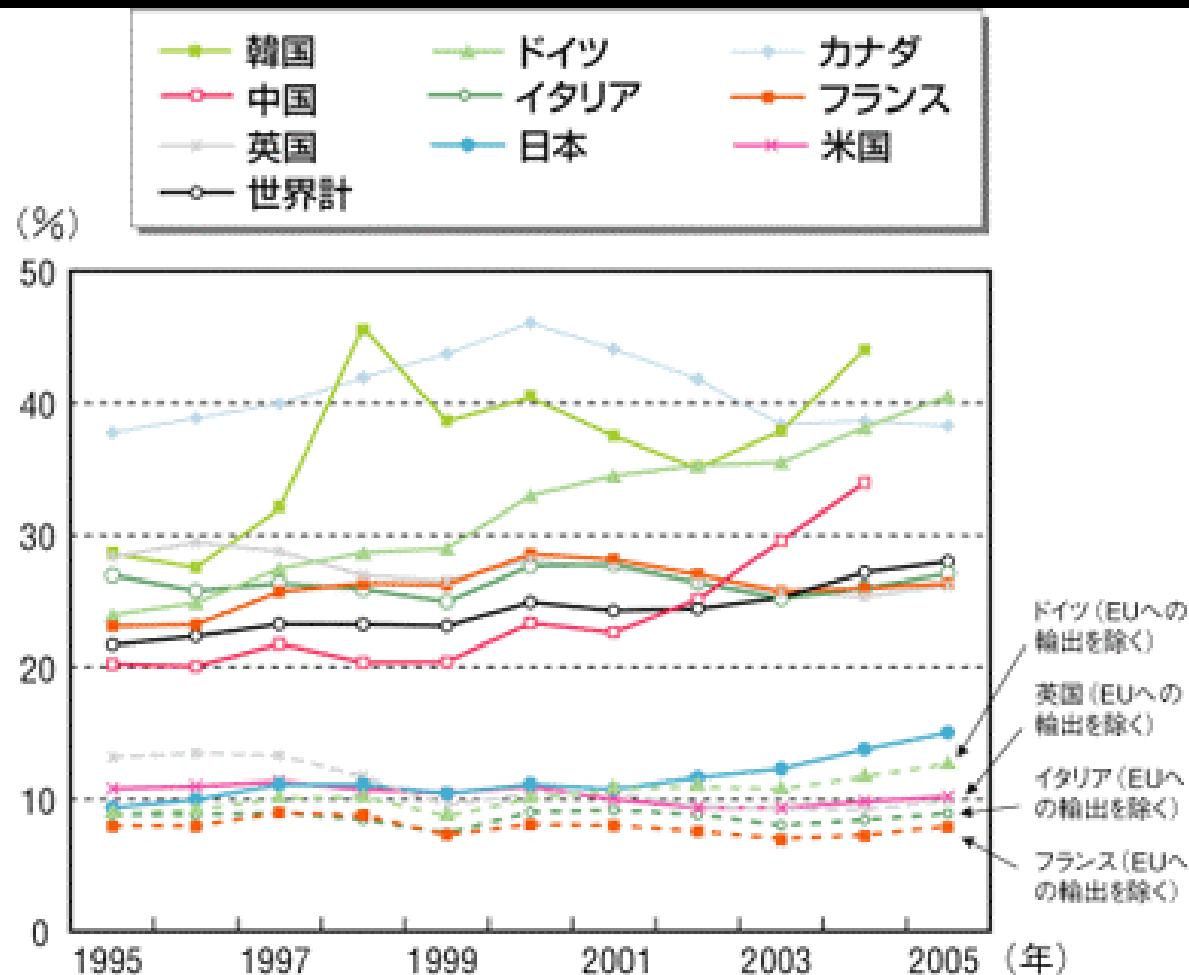
韓日国際分業 構築

基盤産業 育成

IT 活用

労使關係 国際化

主要国 輸出依存度 推移



- (備考) 1. 輸出依存度 = 財・サービスの輸出額 (国際収支ベース) / 名目GDP。
 2. EU加盟国については財の輸出額合計からEU域内への財の輸出を控除した輸出依存度を参考系列として計算。

(資料) 世界銀行「WDI」、IMF「DOT」から作成。

東

貿易結合度(2000-2005)(輸出)

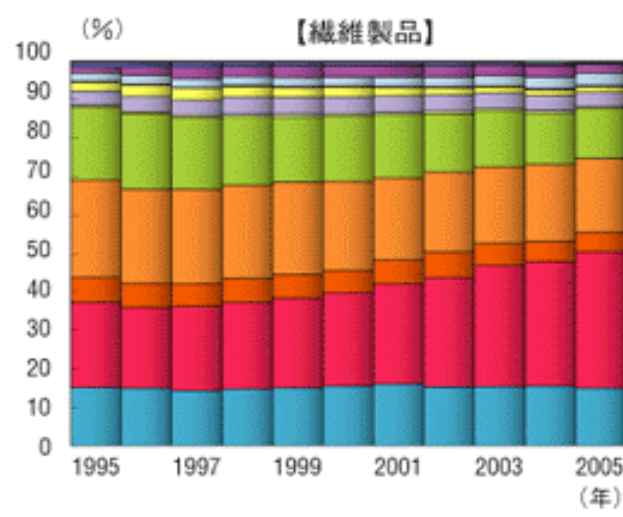
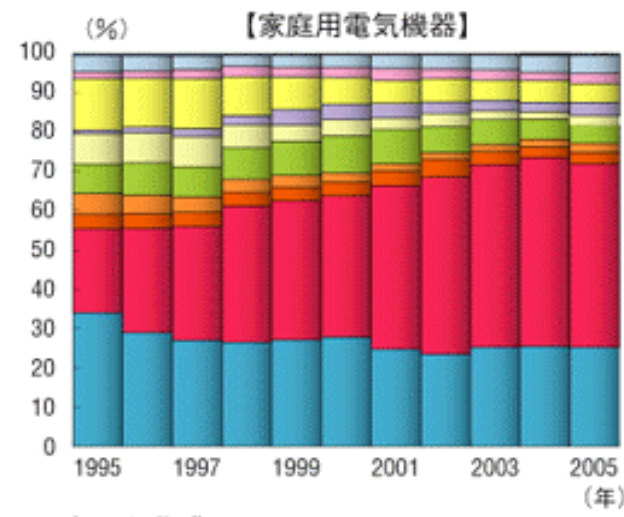
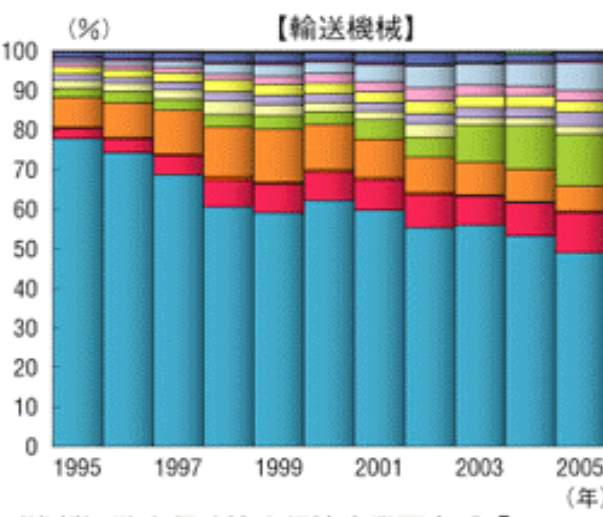
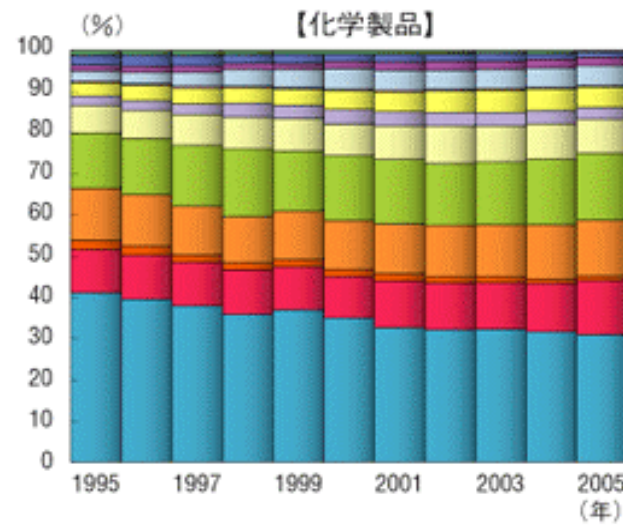
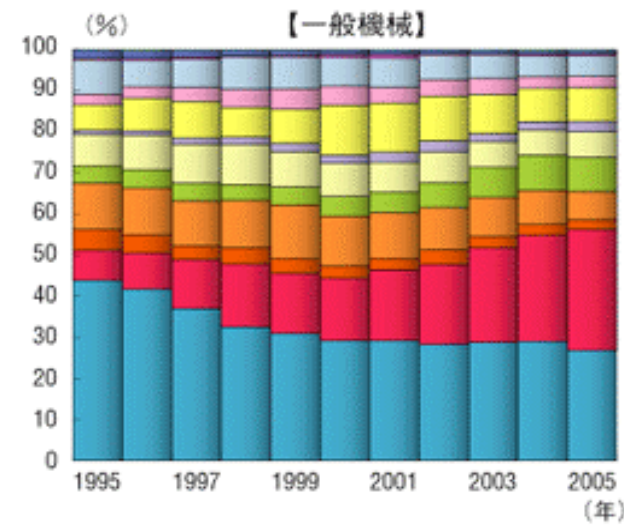
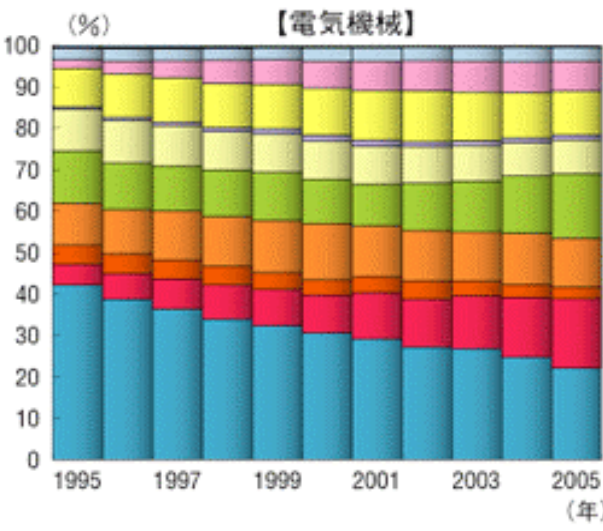
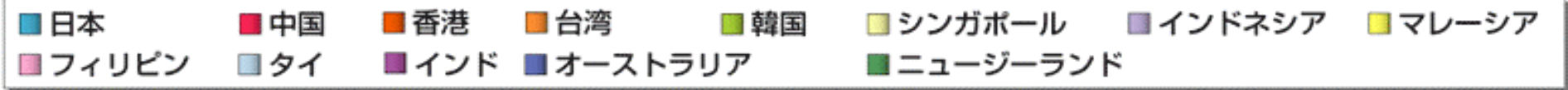
2000年		相手国・地域						
		日本	中国	韓国	インド	オーストラリア	ニュージーランド	ASEAN
基準国・地域	日本		1.91	2.82	0.74	1.75	1.34	2.49
	中国	3.14		1.99	0.89	1.34	0.84	1.21
	韓国	2.23	3.23		1.09	1.47	0.84	2.03
	インド	0.78	0.54	0.47		0.93	0.75	1.12
	オーストラリア	3.72	1.71	3.28	2.35		29.64	2.38
	ニュージーランド	2.57	0.89	1.92	0.79	19.62		1.47
	ASEAN	2.53	1.16	1.61	2.26	2.40	1.26	

2005年		相手国・地域						
		日本	中国	韓国	インド	オーストラリア	ニュージーランド	ASEAN
基準国・地域	日本		2.30	3.35	0.63	1.94	1.81	2.46
	中国	2.45		1.97	1.25	1.34	0.78	1.40
	韓国	1.87	3.73		1.72	1.24	1.04	1.85
	インド	0.64	1.52	0.82		0.85	0.42	1.52
	オーストラリア	4.50	1.97	3.35	5.34		28.57	2.22
	ニュージーランド	2.29	0.93	1.56	0.64	17.19		1.28
	ASEAN	2.50	1.61	1.70	2.36	3.15	1.83	

- (備考) 1. 貿易結合度(輸出ベース)は、以下の式で計算。

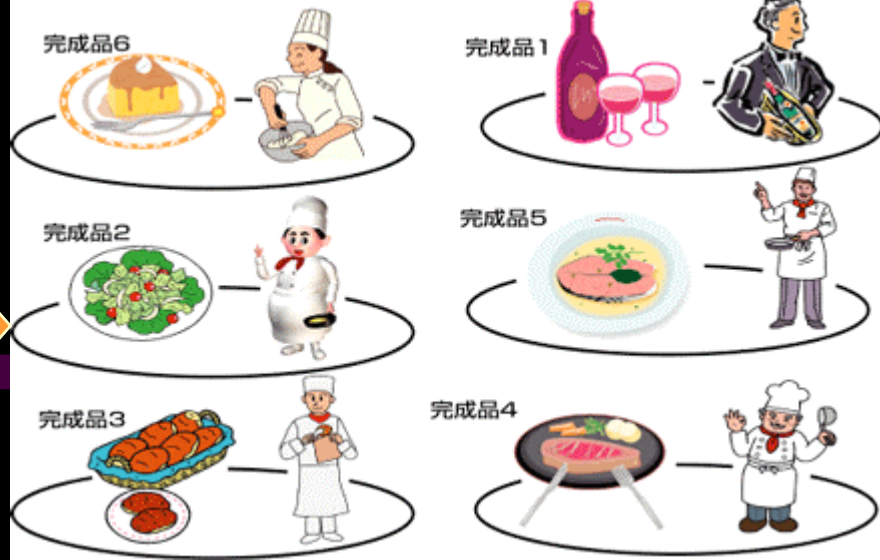
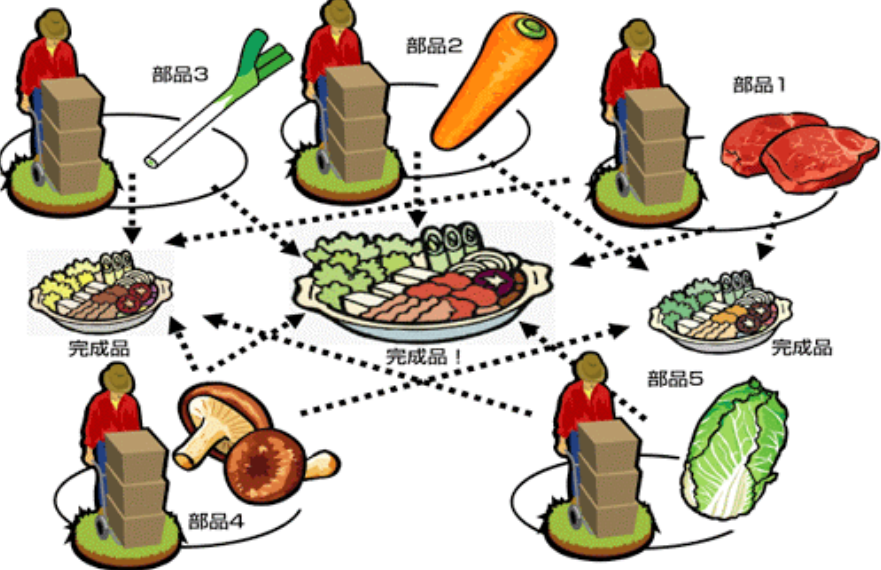
$$\frac{(B国からA国への輸出額 / B国の総輸出額)}{(世界からA国への輸出額 / 世界の総輸出額)}$$
2. 貿易結合度1以上は、斜体で表示。
 3. 5年前の時点と比較して貿易結合度が上昇しているものは、赤色の網掛けで表示。

(資料) IMF「DOT」から作成。



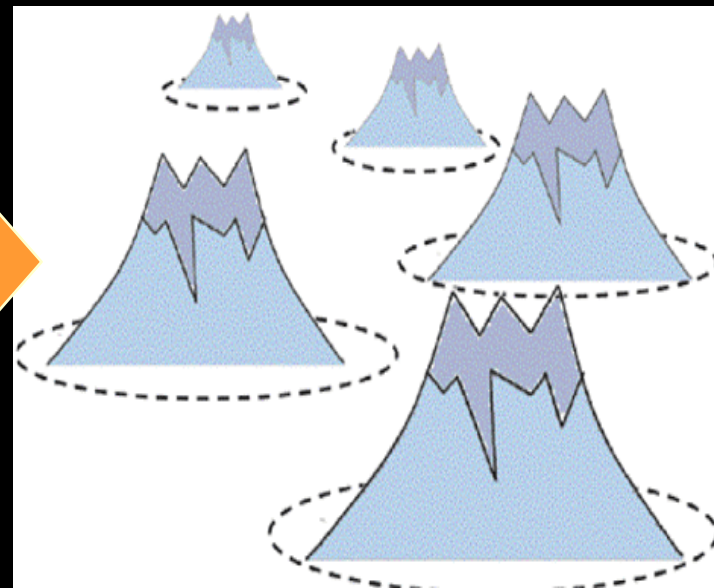
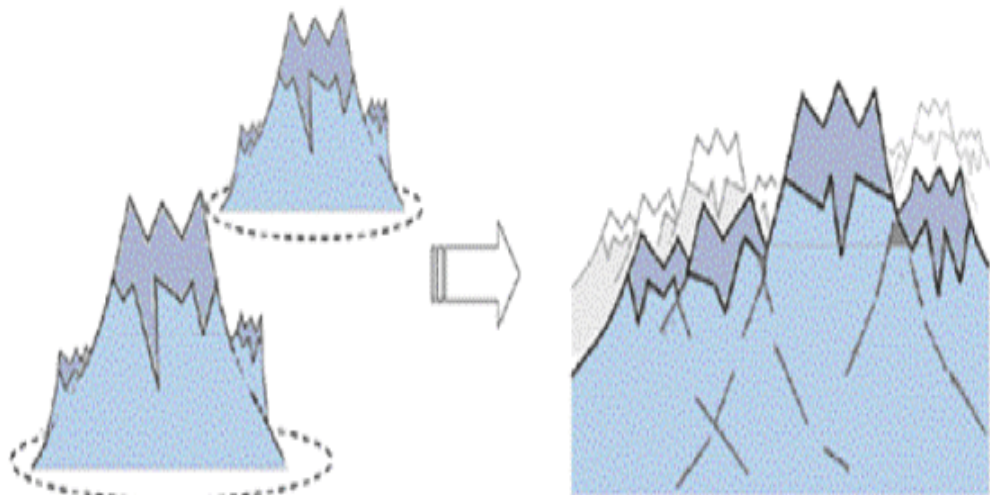
(資料) 独立行政法人経済産業研究所「RIETI-TID2006」から作成。

東 域内 中間財貿易(輸出国別) 推移



【裾野産業を持つ国が限られている経済圏のイメージ】

【連峰型裾野産業を持つ経済圏のイメージ】



世界 主要

(港湾別、国別)

						(万TEU)				
順位	港湾名	国名	2005年	2004年	伸び率(%)	順位	国名	2005年	2004年	伸び率(%)
1	シンガポール	シンガポール	2,319	2,133	8.7	1	中国	8,855	7,473	18.5
2	香港	中国	2,243	2,198	2.0	2	米国	3,852	3,490	10.4
3	上海	中国	1,808	1,456	24.2	3	シンガポール	2,319	2,133	8.7
4	深セン	中国	1,520	1,366	18.6	4	日本	1,678	1,644	2.1
5	プサン	韓国	1,184	1,148	3	5	韓国	1,511	1,436	5.2
6	高雄	韓国	947	971	-2	6	ドイツ	1,351	1,248	8.3
7	ロッテルダム	オランダ	930	828	12.3	7	台湾	1,279	1,303	-1.8
8	ハンブルグ	ドイツ	809	700	15.6	8	マレーシア	1,202	1,151	4.4
9	ドバイ	UAE	762	643	18.5	9	イタリア	988	947	4.1
10	ロサンゼルス	米国	748	732	2.2	10	UAE	985	866	13.7
11	ロングビーチ	米国	671	578	16.1	11	オランダ	952	848	12.3
12	アントワープ	ベルギー	648	605	7.1	12	スペイン	917	827	10.9
13	青島	中国	631	514	22.8	13	英国	860	833	3.2
14	ポート・ケラン	マレーシア	554	524	5.7	14	ベルギー	789	728	8.4
15	寧波	中国	521	401	29.9	15	ブラジル	580	508	10.7
16	天津	中国	480	381	26.0	16	インドネシア	550	537	2.4
17	ニューヨーク・ニュージャージー	米国	479	448	6.9	17	タイ	512	488	4.9
18	広州	中国	469	330	42.1	18	インド	494	433	14.1
19	タンジュンペラバス	マレーシア	418	402	4.0	19	オーストラリア	483	506	-4.5
20	レムチャパン	タイ	377	353	6.8	20	カナダ	416	393	5.9
21	ブレーメン/ブレーメンハーベン	ドイツ	374	347	7.8					
22	東京	日本	359	336	6.8					
23	廈門	中国	334	287	16.4	23	フィリピン	383	368	-1.4
24	タンジャンプリオク	インドネシア	328	317	3.5					
25	アルジェシラス	スペイン	318	294	8.2					
26	ジオイヤ・タウロ	イタリア	316	326	-3.1					
27	横浜	日本	287	272	5.5					
28	ジェッダ	サウジアラビア	284	243	16.9					
29	フレックストフ	英国	270	270	0.0					
30	ジャワハリアルネール	インド	267	237	12.7	28	ベトナム	269	227	18.5

(備考) 1. 塗りつぶしは、東アジア・台湾・香港及びその港。

2. 順位は2005年取扱数の順位。

(資料) Informa UK Ltd. (2007) 「Containerisation International Yearbook 2007」から作成。

世界 主要 上位20 (名目GDP)

(TEU)

順位	国名	2005年	順位	国名	2004年
1	シンガポール	198,708	1	シンガポール	198,594
2	マレーシア	91,871	2	マレーシア	97,163
3	UAE	75,620	3	UAE	83,443
4	中国	39,466	4	台湾	40,428
5	台湾	36,896	5	中国	38,687
6	タイ	29,054	6	タイ	30,245
7	ベルギー	21,168	7	韓国	21,080
8	インドネシア	19,167	8	インドネシア	20,895
9	韓国	19,089	9	ベルギー	20,270
10	オランダ	15,113	10	オランダ	13,924
11	スペイン	8,130	11	スペイン	7,918
12	オーストラリア	6,780	12	オーストラリア	7,914
13	ブラジル	6,349	13	ブラジル	7,626
14	インド	6,327	14	インド	6,488
15	イタリア	5,562	15	イタリア	5,478
16	ドイツ	4,839	16	ドイツ	4,548
17	英国	3,855	17	カナダ	3,954
18	日本	3,682	18	英国	3,865
19	カナダ	3,673	19	日本	3,568
20	米国	3,093	20	米国	2,980

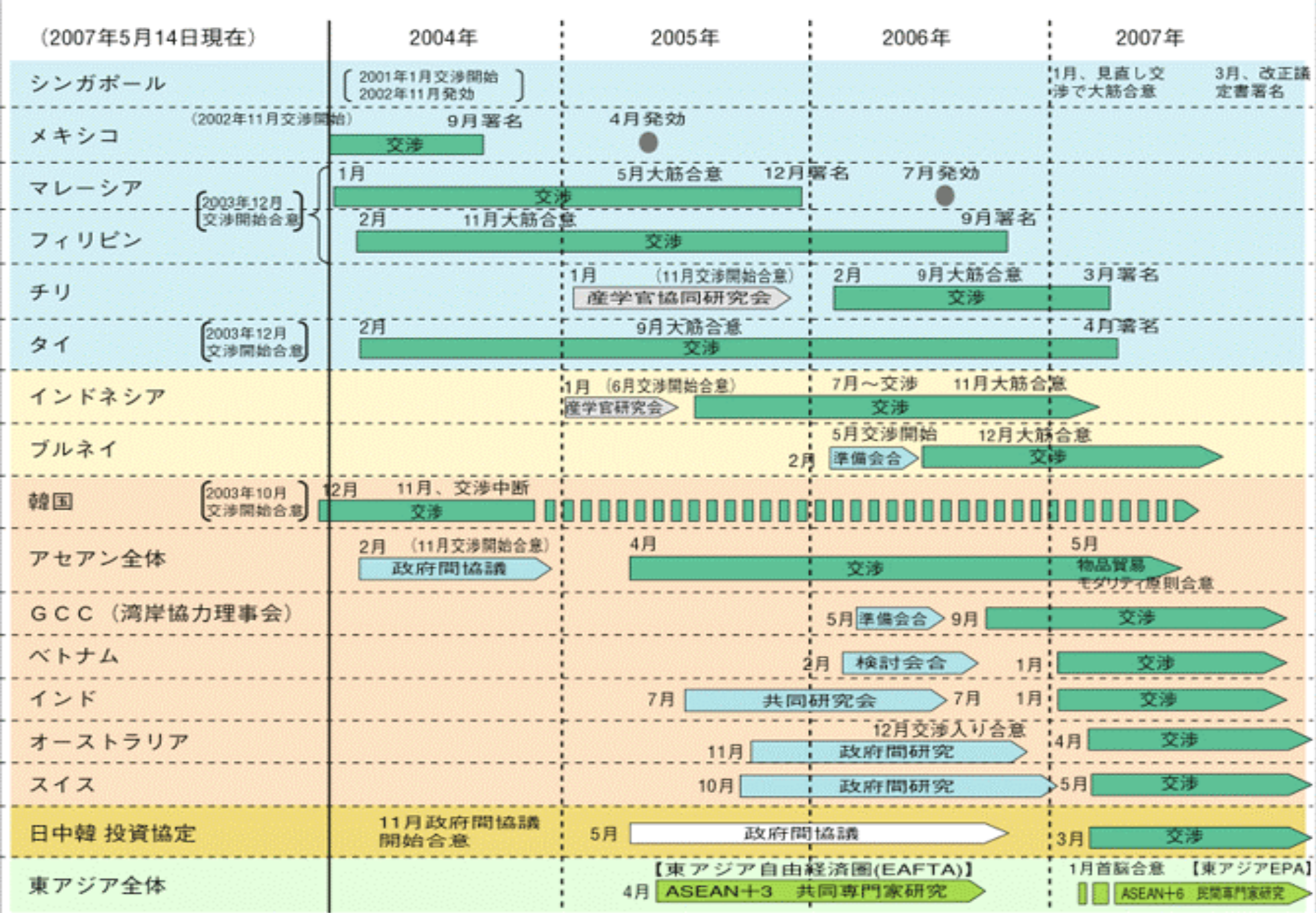
- (備考) 1. 塗りつぶしは、東アジア・台湾・香港。
 2. 世界の主要なコンテナ取扱数2005年の上位20か国の取扱量 (TEU) を暦年の名目GDP (ドル) で割ったもの。
 3. UAEの2005年の名目GDPはIMFによる推計値。
- (資料) Informa UK LTD. (2007) 「Containerisation International Yearbook 2007」、IMF 「World Economic Outlook Database April 2007」から作成。

1997年	日	韓	中	ASEAN										イ	オーストラリア	ニュージーランド	
				フィリピン	インドネシア	マレーシア	タイ	シンガポール	ブルネイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー				
日	本																
韓	国																
中	国																
ASEAN	フィリピン				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	インドネシア				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	マレーシア				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	タイ				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	シンガポール				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	ブルネイ				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	ベトナム				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	ラオス				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
	カンボジア																
	ミャンマー				○	○	○	○	○	○	○	○	○	○			
インド																○	
オーストラリア																	○
ニュージーランド																	○

2007年	日	韓	中	ASEAN										イ	オーストラリア	ニュージーランド	
				フィリピン	インドネシア	マレーシア	タイ	シンガポール	ブルネイ	ベトナム	ラオス	カンボジア	ミャンマー				
日	本		□	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
韓	国	□	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
中	国	△	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	△	○
ASEAN	フィリピン	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	インドネシア	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	マレーシア	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	タイ	○	□	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	シンガポール	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	ブルネイ	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	ベトナム	□	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	ラオス	□	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	カンボジア	□	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	ミャンマー	□	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
インド	□	□	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
オーストラリア	□	※	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	
ニュージーランド		※	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	

(備考) 1. ○:署名・(一部)発効、○:大筋合意・妥結
 □:交渉中(又は交渉開始に合意)、△:政府参加の共同研究又は協議を実施中。
 ※韓国は首脳合意により、オーストラリア及びニュージーランドと、それぞれ民間研究機関間の共同研究を実施。
 2. 複数国でのEPA/FTAを含む。
 3. データは2007年4月時点。
 (資料) 木村他(2006)等から作成。

1997年 2007年 東 EPA / FTA



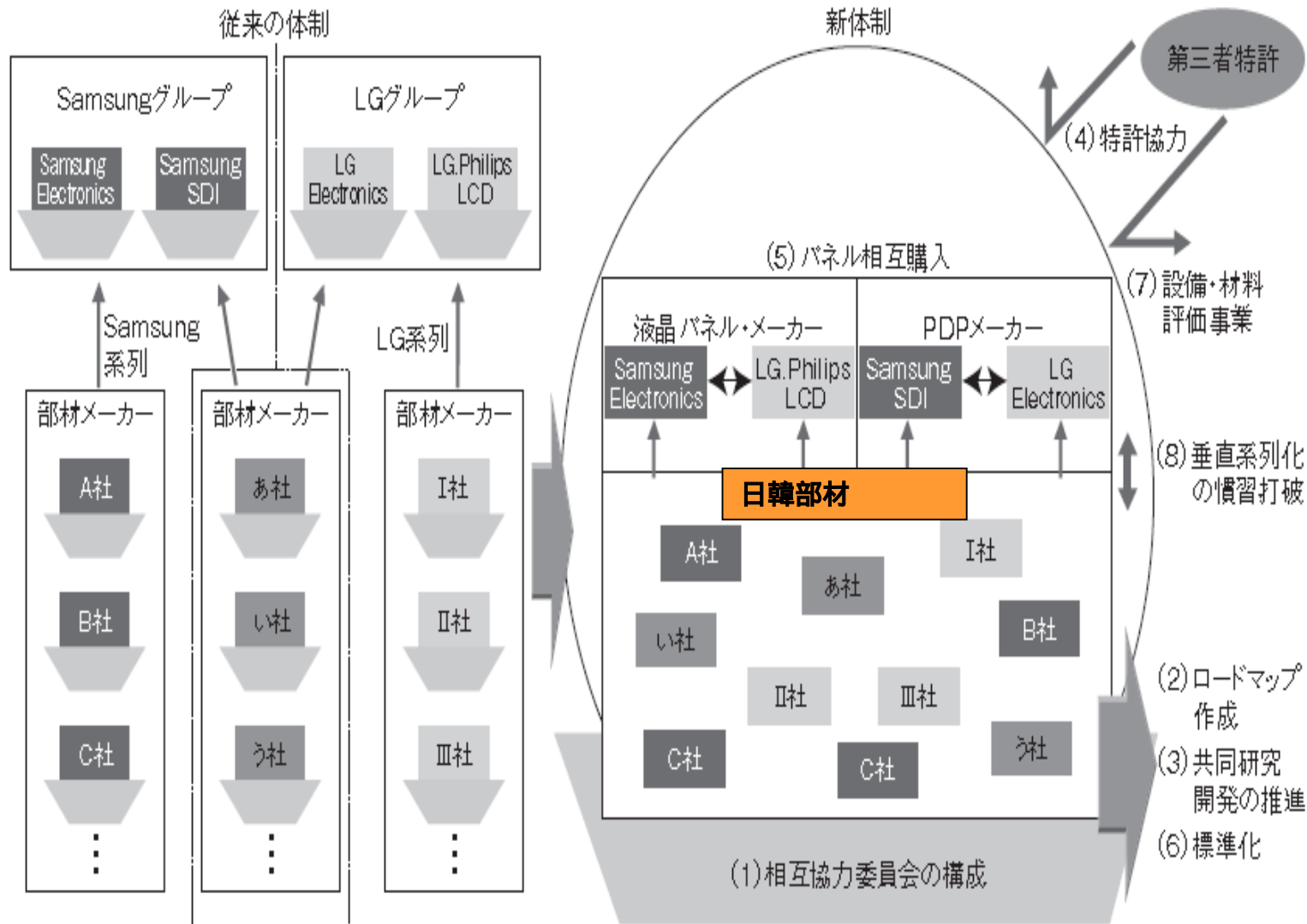
(資料) 経済産業省作成。

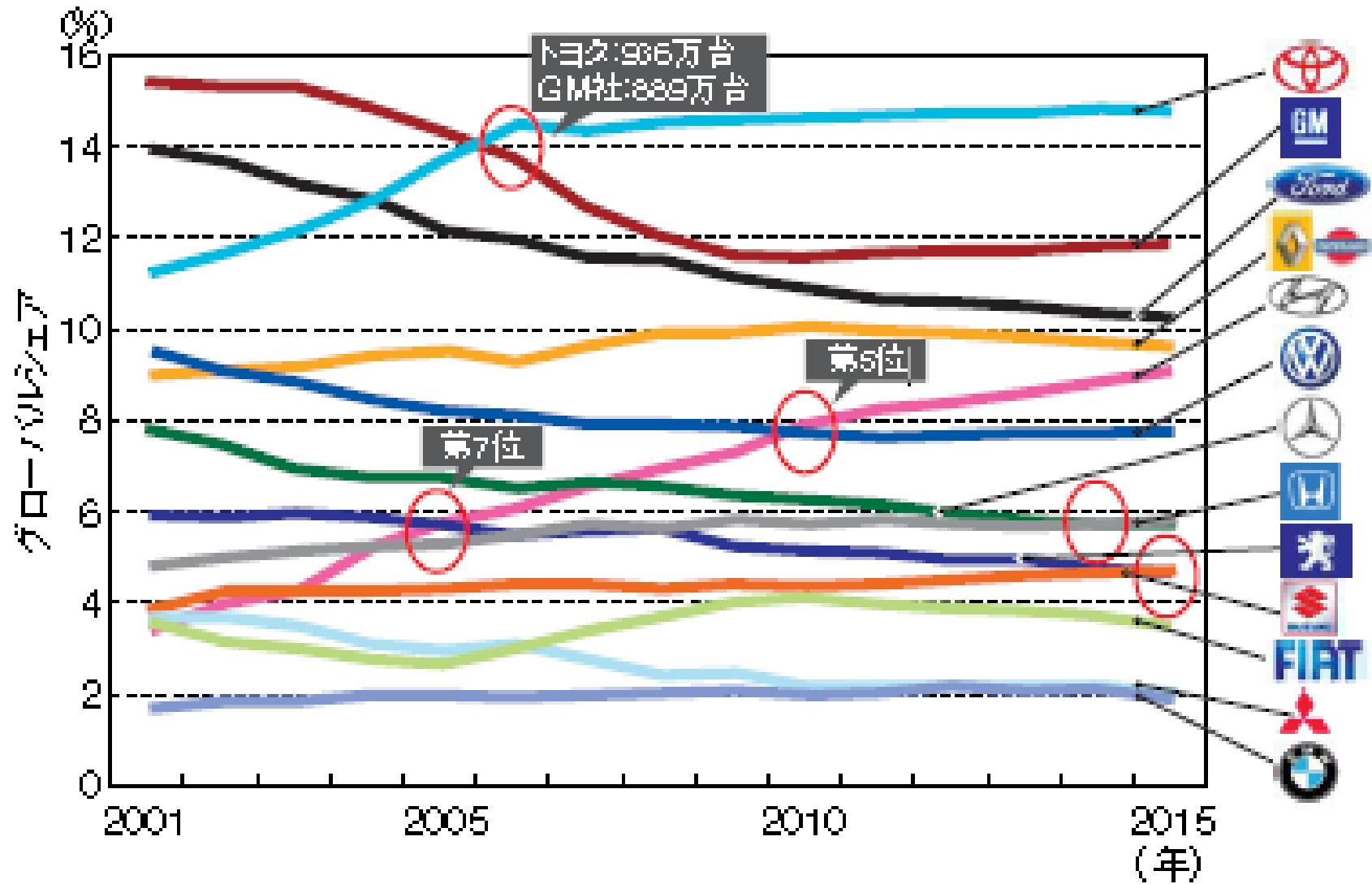
韓日經濟連携 新時代

- 基盤産業 育成
- 通信 融合
- 韓日 産業構造 同質化促進
- 国際物流 連携(日本 地方港 活用)
- 人材交流
- 韓日共同經濟実験

● 世界一のディスプレイ連合軍を目指す韓国メーカー

新体制では、八つの協力事項が決議された。韓国産業資源部報道資料「LG-Samsung, 世界最大ディスプレイ連合軍出陣 業界共同“8大相互協力決議文”採択」を基に著者が作成。





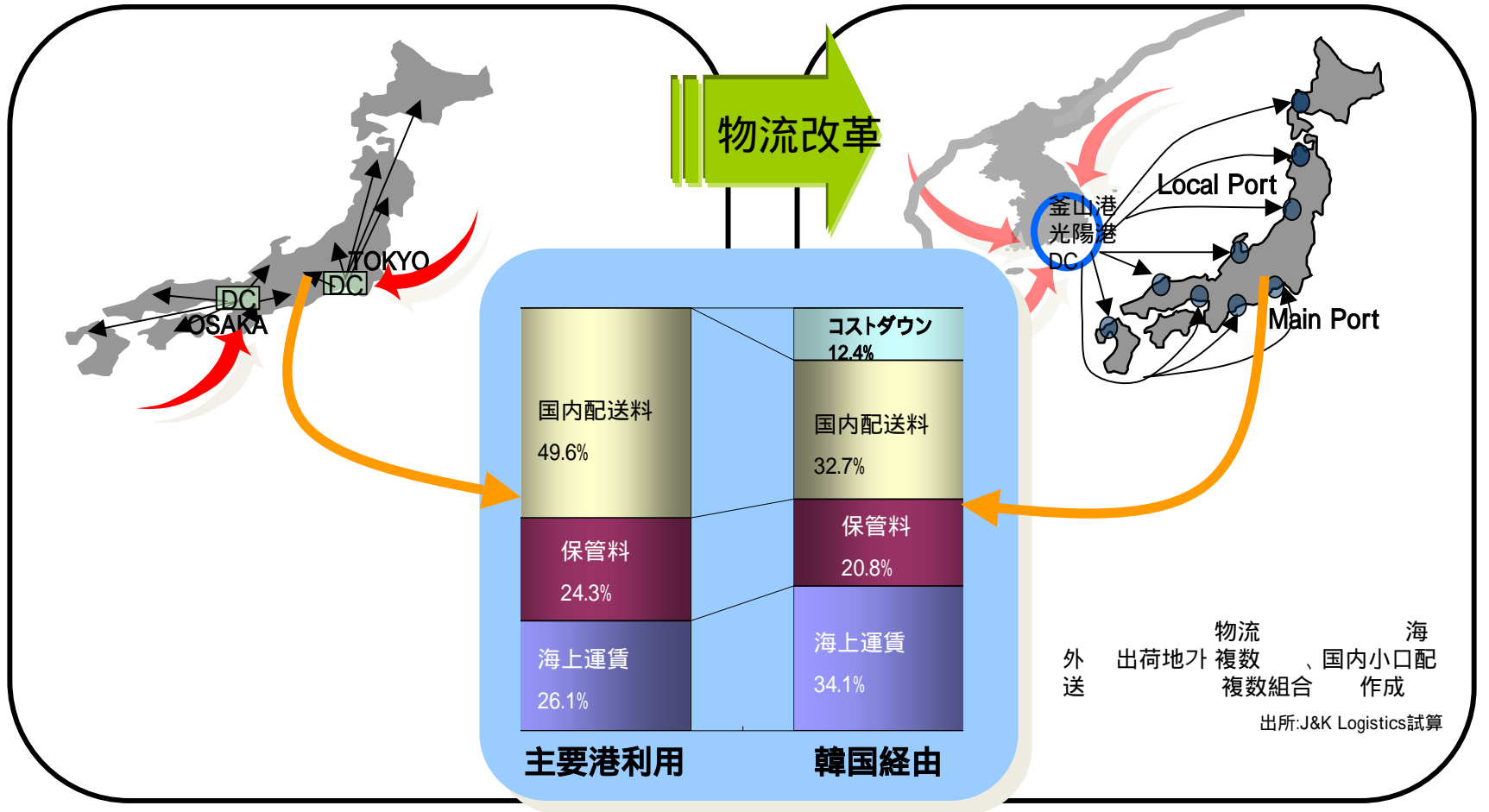
2015年までの、完成車メーカー各社のシェア予測

トヨタ自動車は2006年にGeneral Motors社を抜いて世界最大のメーカーになる。またHyundai Motor社は2010年に世界第5位に躍進する。(出典：米GSM Worldwide社)

製品タイプ別の生産・立地の差異

	製品	差別化戦略	生産量	時間・コスト	分業体制
成熟製品	パソコン メモリー等	生産期間の 短縮	少品種大量 生産	最小コスト指向	国際分業 指向
すり合わせ 製品	DVD 携帯 システム LSI等	利便性 品質 特殊仕様	多品種少量 生産	開発・設計等の 時間短縮指向	研究所中心 国内回帰 <u>韓国</u> <u>連携</u>

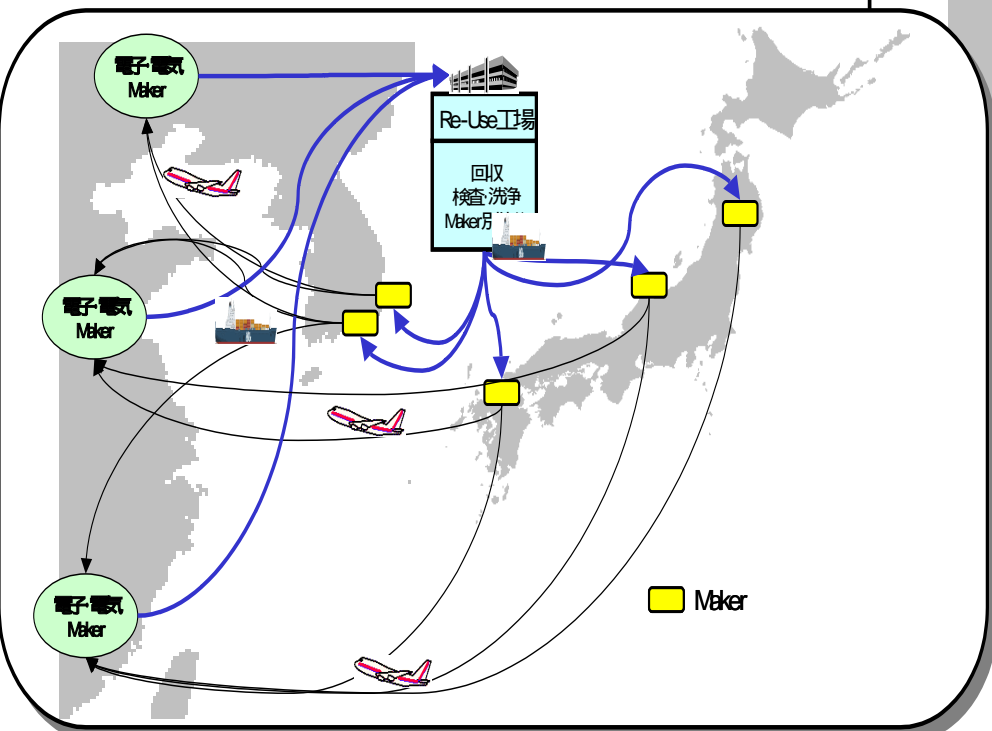
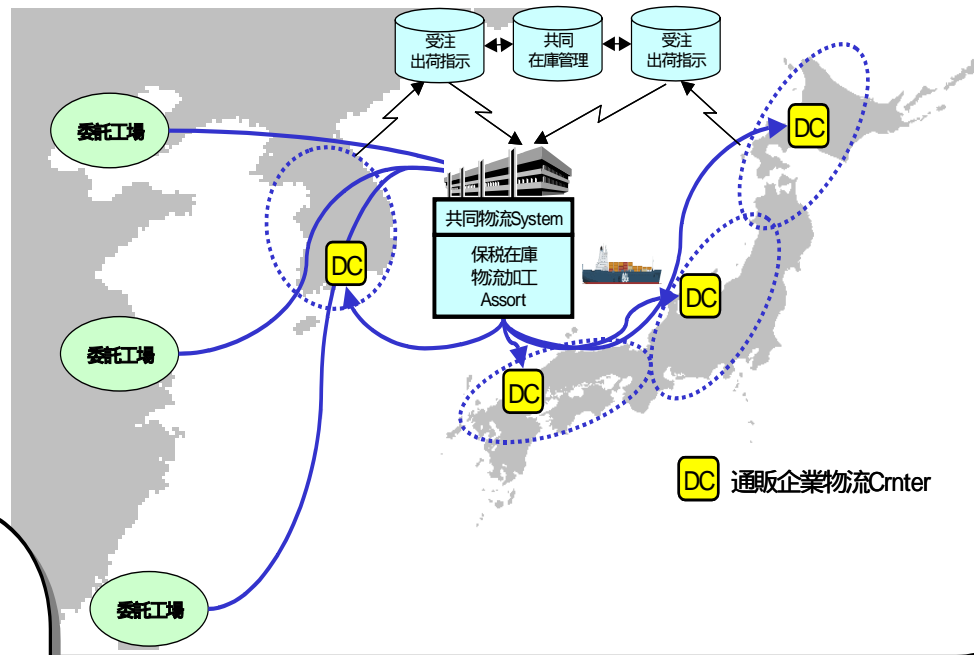
釜山港・光陽港 利用 日本企業 物流 削減



(例:韓日 同一)

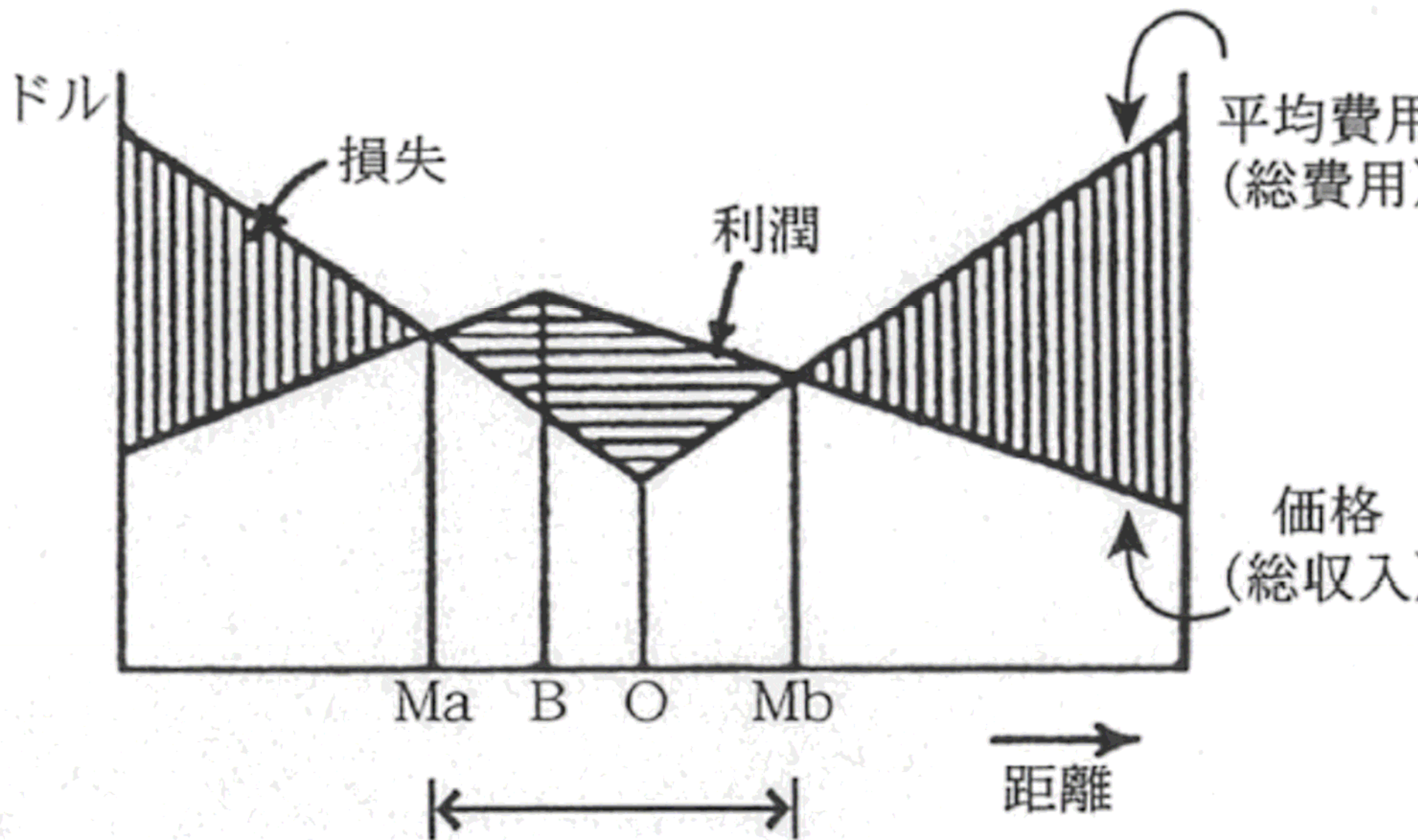
通販事業

通信販売 山・光陽 配送
 韓日 同一 販売傾向
 保税保管 活用
 物流費用 削減



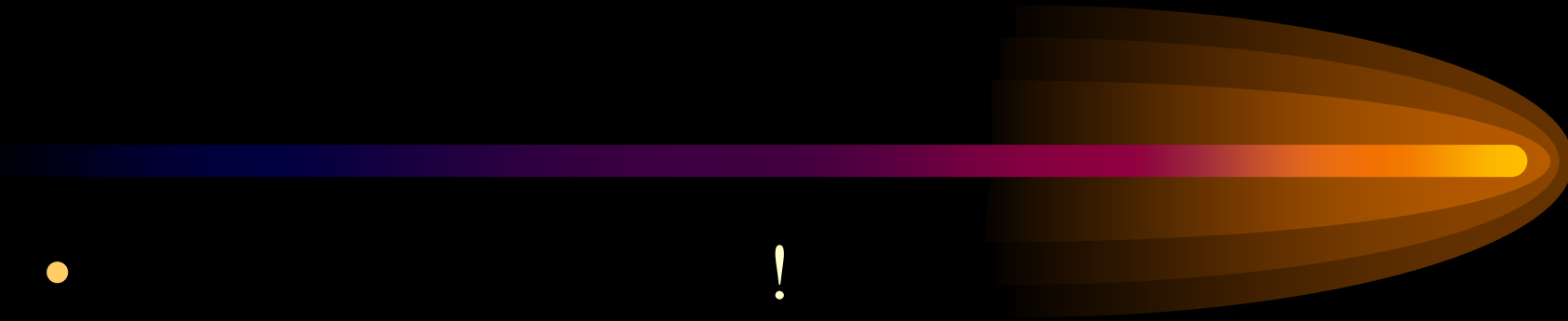
(例:国際静脈物流事業)

日本・韓国 輸出 製品 包装材料 海外
 組立工場 回収 再利用処理 韓日
 納入。



利潤可能性の空間的限界 (Ma~Mb)

出典：Smith, D. M. 1971, 訳書 (1982), p. 200

- 
- 人 「目標」 ！
 - 企業 「利益」
 - 韓日經濟連携 「夢」