

## 21世紀国際貿易港湾発展の研究（十一）

田 育 誠  
Y u            cheng    tian

### はじめに

「21世紀国際貿易港湾発展の研究」シリーズ論文は二十回に分け発表することとする。

- 第一回目    21世紀ヨーロッパ国際貿易港湾発展の研究
- 第二回目    21世紀アメリカ国際貿易港湾発展の研究
- 第三回目    21世紀カナダ国際貿易港湾発展の研究
- 第四回目    21世紀オーストラリア国際貿易港湾発展の研究
- 第五回目    21世紀ロシア国際貿易港湾発展の研究
- 第六回目    21世紀ブラジル国際貿易港湾発展の研究
- 第七回目    21世紀アフリカ・中東地域・インド国際貿易港湾発展の研究
- 第八回目    21世紀タイ・マレーシア・インドネシア国際貿易港湾発展の研究
- 第九回目    21世紀シンガポール国際貿易港湾発展の研究1
- 第十回目    21世紀シンガポール国際貿易港湾発展の研究2
- 21世紀ベトナム国際貿易港湾発展の研究
- 第十一回目 21世紀韓国国際貿易港湾発展の研究1（今号）
- 第十二回目 21世紀韓国国際貿易港湾発展の研究2
- 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究1
- 第十三回目 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究2
- 第十四回目 21世紀台湾国際貿易港湾発展の研究
- 第十五回目 21世紀香港・マカオ国際貿易港湾発展の研究
- 第十六回目 21世紀中国上海・寧波国際貿易港湾発展の研究
- 第十七回目 21世紀中国広州・深圳・北部湾国際貿易港湾発展の研究
- 第十八回目 21世紀中国青島・日照・連雲港・海西国際貿易港湾発展の研究
- 第十九回目 21世紀中国天津・唐山国際貿易港湾発展の研究
- 第二十回目 21世紀中国大連・營口国際貿易港湾発展の研究

### アブストラクト

本稿は、国家発展戦略の設定、技術教育・技術導入・技術開発、製造産業の育成と高度化及び海事産業の発展を重視した政策の展開のもと、21世紀においてアジアだけでなく世界においてもその存在感を強めている韓国の主要製造産業（鉄鋼、自動車、船舶、IT）、企業（国内財閥企業、外資系企業、海外進出企業）及び海事産業（海運の成長、港湾整備、造船振興）、とりわけ国際貿易港湾の発展と展望について論述する。

キーワード 新興国、創造教育、経済民主化、経済活性化、経済強国、新経済自由区域、大企業立国、技術金融、成長エンジン、グローバル市場、次世代産業の成長戦略、構造改革、技術貿易、高度技術産業立国、基幹産業、外資系企業、海外進出、国際経営、国際工業団地、国際技術開発センター、多国籍企業、経済協力、海事産業、国際物流センター、クルーズ振興、海上物流、港湾後背地、港湾拡張、新型港湾、大型国際貿易港、国際港湾ターミナル

## I. 韓国産業経済、海事産業発展の概説

### 1. 概説

韓国は世界有数の教育先進国、技術開発国、経済成長国、産業向上国、企業国際経営国、消費振興国である。アジアだけでなく世界的にも存在感を増し、将来性に富んだ国である。2012年、麗水世界博覧会、2018年、平昌冬季オリンピックを開催した。

韓国の正式名称は大韓民国である。朝鮮半島の南半を占めている。大陸性温帯気候で四季が明瞭、山間部や島嶼部を除いた年間の平均気温は10～15℃である。国土面積は10万km<sup>2</sup>で朝鮮半島の45%を占める。人口は5,098万人である。主要都市の人口は、首都ソウル1,038万人、釜山市350万人、仁川市294万人、大邱市248万人、大田市152万人、光州市147万人、蔚山市117万人である。2030年にはソウル首都圏人口は2,600万人が見込まれる。浦項市、光陽市も主要な産業経済都市である。韓国の人口100万人以上の都市は7で、京畿道の人口は1,267万人である。

韓国は、教育大国、海外留学大国、情報大国、映画大国、体育大国である。

2016年、韓国のGDPは1兆4,112億ドルで世界11位である。1人当たりGDPは2万7,600ドルである。同年、韓国の実質経済成長率は3.3%である。物価は日本の3分の1である。2016年、一般会計予算額は268兆3,872億ウォンである。外貨準備高は2016年、3,664億ドル（世界7位）、2015年、3,685億ドル（同6位）である。

韓国は世界5位の製造大国であり、主要工業製品は、鉄鋼、自動車、船舶、高速列車、IT製

品、発電設備、石油化学製品、繊維製品などである。

2017年、就業者数は2,685万人で、うち製造業441万人、農林漁業107万人が主たるものである。

2016年、船舶、自動車、IT製品等の輸出額は5,357億ドル、鉄鋼、精密機械、原油等の輸入額は4,437億ドルで、世界7位の貿易大国である。最大の貿易相手国は中国である。

### 2. 国家成長戦略

①韓国の歴代政府は、国家成長戦略を立案実行してきている。1970年代から新通商戦略に基づく輸出立国、産業育成を重視した積極的な外資・技術政策を導入し、輸出主導型の「漢江の奇跡」と呼ばれる高度経済成長を実現した。韓国の高度技術教育、先端技術産業、迅速な海外進出、海事貿易立国を牽引する主役は巨大な財閥集団である。2020年に世界の一流国入りを果たし、2030年にはトップの経済大国となるとの構想を掲げ、経済強国、経済活性化、経済革新、経済民主化、創造経済、技術金融、未来ブランドの創造、新経済自由区域、世界規模での成長エンジンの充実などの支援策のもと韓国企業の海外進出を図っている。李明博元大統領時代には、10年以内に1人当たりのGDPを4万ドルを実現し、世界7大経済大国入りを果たすとの成長志向があり、朴槿恵前大統領は、創造経済と経済民主化の2つのキーワードを軸に進めるとの決意表明をしている。

②2014年、朴槿恵前大統領は、経済革新3ヵ年計画を発表している<sup>①</sup>。2015年における経

済政策のキーワードは、①構造改革の推進、②ダイナミックな革新経済・創造経済（ベンチャー、創業企業への支援強化等）、未来に備えた投資、海外進出促進（FTA締結、海外建設、プラント市場進出のための企業支援等）、③内需・輸出の均衡経済、内需基盤の拡大、投資環境の拡大、雇用創出（青年雇用50万人分創出等）、女性パワーの活用（女性雇用150万人分創出等）である。「創造経済」とは、基礎科学を重視し、韓国の得意分野であるITと製造業を組み合わせることで製造業の競争力を一段と高め、さらには医療、教育、シルバー産業など新しいサービス業を育成していこうとするものである。従来の韓国の経済成長政策は追い上げ型であったが、韓国政府は、創造経済が実現すれば、「アイデアさえあれば創業できるようになる」、「ベンチャー、中小企業の海外進出が容易になる」、「失敗しても再起できるようになる」、「中小企業の技術力が高まる」等、ベンチャー、中小企業の役割を強調している。また「経済民主化」は、大企業と中小企業の格差が大きい現状を改善すべく、公正な市場秩序の確立や中小企業の育成に注力することを表明したものである。具体的には、財閥内企業向けの業務発注を減らし外部企業に開放する、「業務の一括発注」の規制、新規の「循環出資の禁止」などである。

### ③増強される韓国の技術金融

2015年、韓国は「技術金融」の改革案を公表している。技術金融の重点を従来の量から質へと転換し、中小・ベンチャー企業支援を一層強化することを狙いとするものである。創造経済政策の中核を担うのは金融政策である。高度な技術力を有する中小・ベンチャー企業に事業資金を供給する技術金融が強力に推進される<sup>2)</sup>。韓国に特徴的なこの技術金融とは、企業の技術力と事業化の可能性について専門機関がレーティングをおこない、その結果に基づいて金融機関が融資を実施する制度である。この制度を利用すれば財務基盤が

脆弱で不動産等の担保余力が不足している中小企業や未だ売上げの無いベンチャー企業でも、技術力さえあれば好条件で資金を調達することができる。文在寅現大統領も経済、企業の改革を推進し、国内外の金融の安定化のもと、韓国経済の成長を図るとしている。

④2018年、韓国は主要閣僚に経済政策経験者を任命して経済重視の姿勢を鮮明にしている。

## 3. 大学教育

韓国は教育を経済社会発展の人材資源ととらえており、経済発展を促進する第二の経済と呼ばれている。韓国は人材大国建設の目標を確立し、教育への巨大投資をおこなってきている。人材資源は国家競争力の基礎である。この教育による強国創造政策により1960年代以来、韓国の経済社会は高度成長を遂げ漢江の奇跡を現出した。

国際教育機構培生集団の2014年世界教育制度順位報告書によると、世界トップ4は、韓国、日本、シンガポール、香港の順で、アジア地域に集中している。

韓国は大学による人材育成を重視している。2016年、韓国的一般大学数は201校（在籍学生数221万人）、専門大学数は139校（同70万人）で、大学入学率は69.8%に達している。大学投資機構投資の85%を民間投資（私営部門投資）が占めている。

韓国の主要大学を挙げれば次の通りである。  
①ソウル大学：1946年建学。ソウル市に位置する。韓国最初の国立総合大学である。歴代大統領を輩出している。  
②韓国科学技術院：1971年建学。大田市の大徳科学園区に位置する。人材を育成し韓国の科学技術の発展と経済発展に大きく貢献している。  
③浦項工科大学（POSTECH）：1986年、世界規模の鉄鋼会社ポスコの支援を受けて建学。浦項市に位置する。世界最高水準の科学技術大学である。アメリカのUCLA、マサチューセッツ工科大学、スタン

フォード大学を目標とする。2010年のイギリスの「タイムズ・ハイヤー・エデュケーション (THE)」のランキングでは韓国の大学4校が200位内にランクされたが、浦項工科大学は最高位の28位にランクされている<sup>③</sup>。④高麗大学：1905年建学。ソウル市に位置する。総合大学である。⑤延世大学：1885年建学。ソウル市に位置する。国内外に影響力ある総合大学である。⑥成均館大学：建学は600年前、1953年、総合大学となる。人文科学校舎はソウル市、自然科学校舎は水原市に位置する。⑦漢陽大学：1939年建学。ソウル市と安山市に位置する。韓国のマサチューセッツ工科大学と称されている。

2008年、THEの国別ランキングでは韓国は9位にランクされている<sup>④</sup>。

2007年、韓国の教育機関への投資額（文化GDP）は7%で世界3位である。2009年、韓国の学生の読解力—PISA（学習到達度調査）のスコアは世界2位、数学的リテラシーは同4位、科学的リテラシーは同6位である。

2012年、韓国の海外留学生数は12万3,000人（世界3位）で、うちアメリカへの留学生は7万3,000人（同3位）である。

韓国の大学においては、学部別に卒業資格として漢字試験の資格を要求するケースが多いが、そのレベルは2級（2,000字～2,800字）から3級（1,000字～1,800字）程度である。その要因としては、近年中国へ進出する企業が急増し入社試験で漢字試験を実行したり、資格保有者を優遇する企業が増加していることがあげられる<sup>⑤</sup>。

#### 4. 科学技術の発展

1960年代、韓国は科学技術の発展により経済成長を図る戦略を策定し、新たな政策を創造し高度経済成長を実現した。1990年代以降、韓国は技術革新の段階に入り科学技術の水準を急速に向上させるとともに、科学技術プランと科学技術管理体制を不断に調整しながら科学技

術の進展を進めた。特に人材の育成を図るとともに国際的人材の招致にも取組み、国際的技術協力のもと科学技術戦略を増強し自国の創造能力の向上に取り組んでいる。

##### ①科学技術研究開発投資額

2010～2014年、韓国の科学技術研究開発投資額は増加している。2010年、43兆8,548億ウォン、2014年、63兆7,341億ウォンであり、1997年の12兆ウォンと比較して4倍の伸びを示している。2014年の韓国の投資額は、アメリカ、中国、日本、ドイツに次ぎ世界5位であるが、GDP比では4%を超え世界1位である。

##### ②研究開発人員数

2014年、韓国の研究開発人員数は60万6,000人で、中国、アメリカ、日本、ロシア、ドイツに次ぎ世界6位であるが、人口千人当たりの研究員数では世界1位である。

##### ③論文発表数及び特許申請数

2014年、韓国のSIC論文発表数は25万4,000編（世界12位）で、世界シェアの3.7%を占めている。2015年、韓国のUSPTO（アメリカ特許商標局）への特許申請件数は3万8,000件、特許承認件数は1万7,000件である。これはアメリカ、日本に次ぎ世界3位である。

##### ④科学技術長期計画の策定

2000年、政府は科学技術発展長期計画「韓国2025年構想」を発表している。韓国の科学技術の水準を高めて世界における競争力を増強するための長期構想である。

##### ⑤巨大な科学技術研究院群

韓国は次の二つの巨大な機構のもとで研究開発に取り組んでいる。

(1)基礎技術研究会助成研究機構：韓国科学技術研究院、韓国生命科学・生物技術研究院、韓国基礎科学支援研究院、韓国天文研究院、韓国韓医学研究院、韓国科学技術情報研究院、

韓国標準研究院、韓国航空宇宙研究院、韓国原子力研究院、韓国海洋研究院

(2)産業技術研究会助成研究機構：韓国機械研究院、韓国化学研究院、韓国電気研究院、韓国電子通信研究院、韓国生産技術研究院、韓国安保技術研究院、韓国安全性評価研究院、韓国建設技術研究院、韓国鉄道技術研究院、韓国食品研究院、韓国地質資源研究院、韓国材料研究院、韓国エネルギー技術研究院

## ⑥技術移転と産業化

政府は、2000年から5回にわたり技術移転と産業化促進計画を発表している。2005年に設立された大徳科学技術研究開発特区が特に注目されている。目標は技術研究開発と産業化の実現である。すなわち、研究－技術－市場－産業－再投資の産業連関形態への転換である。

## ⑦科学技術人材の養成

政府は、2005年、人材育成強国戦略（2005～2010年）を策定し、科学技術人材の養成のための施策に取り組んでいる。

## ⑧国際科学技術協力と発展状況

2014年、政府は、世界革新センター計画（KIC）に基づく韓国、アメリカ、ロシア、中国、EUでの事業を開始している。

## ⑨技術輸出入額及び科学技術協力

2013年、韓国の技術輸出国は、1位中国34億ドル（49.9%）、2位フランス12億ドル（18.6%）、3位アメリカ6億ドル（9.2%）である。技術輸入国は、1位アメリカ75億ドル（62.5%）、2位日本9億ドル（7.6%）、3位ドイツ5億ドル（4.6%）である。

韓国と主要先進国との科学技術協力の状況は次の通りである。1978年、アメリカとの間で、科学者の相互派遣、韓国の科学技術者のアメリカへの研究派遣などを締結。1985年、日本との間で、科学技術委員会及び基礎科学交流委員会の設立、さらに共同研究、研究討論会の共同

開催、情報交流などを締結。1986年、ドイツとの間で、民間科学技術文化委員会及び基礎科学基金の設立、さらに共同研究、研究討論会、若い研究者への研修資金の提供などを締結。1985年、イギリスとの間で、科学技術研究基金を設立し、さらに生物エンジニアリング・先端技術と製造技術・航空と自動車・電子とコンピューターの4分野での研究協力を締結している。

## ⑩大徳科学技術都市

韓国でベンチャービジネス（VB）が育っている。その揺籠は大田市の大徳（テドクバレー）である。VB群は世界に最新技術を発信し始めている<sup>⑥</sup>。

テドクバレーは、1973年、科学立国を目指した朴正熙元大統領の指示で誕生した。当初、研究所の地方移転には抵抗があったが、歴代政権の注力の結果、2007年までに20の政府系研究所と4大学が立地するハイテク首都に育てられた。ここでは、韓国全体の博士号取得者の10%に相当する5,800人の博士号取得者が働いている。

生命工学分野での起業が目立つが、IT分野、航空宇宙分野など起業分野は幅広い。1997年の経済危機を契機に、大徳では600社を超えるVBが育ち、KOSDAQへの上場数も多い。日本の筑波学園都市と比べて3～4倍の企業数であり、世界有数のVB多産地域である。

## 5. 経済発展

韓国経済は、戦後回復段階（1945～1960年）→高度成長発展段階（1961～1979年）→金融危機後再発展段階（1997～現在）と歩んできている。

韓国経済は1960年代から高度成長の軌道に入った。一人当たりGDPは、1962年の87ドルが1996年には10,548ドルとなっている。この間、韓国は高度科学技術製品輸出型経済に変身し、漢江の奇跡を創出している。

1962～1979年、韓国の経済成長率は平均9.8%である。産業構造の変化に伴い第一次産業のGDPシェアは36.6%から19.1%に減少している。

1973～1981年、韓国経済の中心は鉄鋼、造船、有色金属、石油化学、自動車、電子等の資本密集型の産業に軸足を移している。

1980～1996年は、韓国経済の構造改革段階といえる。1980年から経済安定、市場の自由化、産業構造の調整等の施策を推進している。1986年の経済成長率は12.9%に達している。同年、ソウルオリンピックを開催している。

1960～1980年代、韓国は大企業育成に全面注力した。韓国の中小企業は企業総数の99%を占めているが、GDPシェアは少ない。21世紀へ向けての世界的発展潮流に対応するため韓国は、2003年、「第二回科学技術立国戦略」に取り組んだ。科学技術創出と産業の高度化を通じて、電子、造船、自動車、鉄鋼等の産業等の躍進を図るものである。2006年、韓国は半導体、スマホ、インターネット、造船業等の分野において世界のトップクラスにある。2014年のGDPシェアは、第一次産業2.3%、第二次産業38.3%、第三次産業59.4%である。2012年、韓国10大財閥の資産はGDPシェアの85%を占めている。2014年、韓国のGDPは前年比3.3%増の1兆4,490億ドルで、一人当たりGDPは28,738ドルである。2017年、韓国の輸出額は5,739億ドル、輸入額は4,871億ドルである。

## II. 韓国現代産業の発展

### 1. 産業構造

2015年、韓国の産業別GDPシェアは、第一次産業2%、第二次産業38%、第三次産業60%で、人口構成シェアは、第一次産業5%、第二次産業25%、第三次産業70%である。同年、韓国銀行によると、産業別粗付加価値額は1,424兆で、製造業424兆ウォン（構成比29.8%）、卸小売・外食ホテル156兆ウォン（同11.0%）、

賃貸115兆ウォン（同8.1%）の順となる。農林漁業は33兆ウォン（同2.3%）にすぎない。

世界銀行によれば、2016年の製造業の付加価値額がGDPに占める割合は、韓国は29%で、中国30%、タイ27%とほぼ並んでおり、インドネシアは21%、日本は20.5%である。製造業の粗付加価値額は、電気・電子機器が最も高く、次いで輸送機器、化学製品、機器・設備と続き、これらが韓国の主力産業である<sup>⑦</sup>。

2016年、韓国の産業別GDPシェアは、サービス業53.3%、製造業28.4%、建設業4.4%、電気・ガス・水道2.0%、農村産業1.9%である。製造業のシェアは、2005年28.9%、2010年30.7%、2015年28.5%、2016年28.4%である。韓国の代表である、IT、鉄鋼、自動車、造船業も比較的優位を占めている。

製造業の生産は景気変動の影響が大きいのに対して、サービス業は比較的安定していることから政府はサービス業の振興に注力し主要な輸出産業に発展させる必要があるとしている。今後期待できる分野としてデジタルコンテンツメディア、社会サービス、観光・レジャー、教育・R&D、保健・医療の5分野が選定されている<sup>⑧</sup>。

2017年、韓国の就業者数は2,685万人で、産業別では卸売・小売・宿泊飲食業605万人、製造業446万人、建設業200万人、農林漁業145万人が主なものである。

### 2. 経済自由区域 (FEZ)

2002年、「経済自由区域の指定及び運営に関する法律」が制定され、2003年、第1次3区域（仁川、釜山・鎮海、光陽湾圏）、2008年、第2次3区域（黄海、大邱・慶北、セマングム・群山）、2013年、第3次2区域（忠北、東海岸圏）、合わせて8つの経済自由区域（Free Economic Zone）が指定され活動している。①仁川：仁川空港、仁川港にあり、基本構想はビジネス、金融、国際物流、先端産業、医療・バイオ、教育、文化・観光、②釜山・鎮海：金海空港、釜山新港にあり、基本構想は国際物流、先端産業、

国際新都市、観光・レジャー、教育・医療、③光陽湾圏：麗水空港、光陽港にあり、基本構想は国際物流、製造業、グローバルビジネス、海洋プラント、観光・レジャー、④黄海：平澤海、唐津港にあり、基本構想は自動車部品、半導体、LCP、鉄鋼・石油化学、⑤大邱・慶北：大邱国際空港にあり、IT産業、先端輸送部品、グリーンエネルギー、知識サービス、⑥セマングム・群山：群山港、セマングム新港にあり、基本構想は自動車・造船、機械・部品、新再生エネルギー、対中国観光・レジャー、⑦忠北は清州国際空港にあり、基本構想はバイオ産業、航空産業、観光・レジャー、自動車部品、⑧東海岸圏：襄陽国際空港、東海港にあり、基本構想は先端素材部品、物流・流通・研究、観光・レジャーである<sup>9)</sup>。

### 3. 次世代先端技術産業地域

次世代先端産業都市・慶北、金泉は先端技術産業都市・大邱の周辺に分布し、金泉—大邱—慶北次世代先端産業地区となる。

#### ①大邱—次世代先端技術産業都市

大邱は韓国の南部に位置し人口は250万人で、KTXを利用すればソウルまで2時間弱、釜山まで1時間弱の距離にある。韓国最大の財閥サムスングループの発祥地であり、50を超える大学、短期大学が集まる教育都市でもある。また大邱はアジア屈指のハブ港である釜山をはじめ、鉄鋼の浦項、自動車の蔚山、電子の亀尾、機械の昌原など韓国の主要産業地帯へのアクセスが便利である。現在稼働中の産業団地では、自動車部品、機械、金属、電子、繊維関連など5,000社以上の企業が立地し、外国資本の企業も500社を数える。日本からも住友化学、日立金属、ダッソー・システムズなどが進出している。

#### ②大邱、慶北（慶尚北道）—次世代産業経済自由区域

大邱、慶北は韓国の東南部に位置し人口は530万人である。主要産業は電子、モバイル産業をはじめ、機械金属、自動機器など多様である。

韓国はリーマンショック以降、輸出競争力の向上や新興国市場の開拓などに注力し、輸出額は2008年の世界12位から2010年には同7位に躍進している。こうした韓国通商政策の高度化や低額の法人税などにより日本企業の韓国への投資関心が高まり、また韓国内自治体の日本企業誘致が積極的で、大邱、慶北も日本の中堅、中小企業の誘致に力を入れている。国内外のグローバル企業が注目している<sup>10)</sup>。

韓国政府は、大邱、慶北の地場産業を元に地域内の10地区を経済特区に指定し、2008～2020年を目標に産業団地造成事業を推進している。この計画が目指すのは、外国投資企業の経営環境と外国人の定住与件を改善することで外国人の投資を促進させることである。具体的には、知識集約型のサービス産業や高度技術集約型製造業などを積極的に誘致し、進出企業、大学・研究機関、政府機関などが有機的に連携・ネットワーク化することで次世代の産業集積を構築していくことがねらいである。この区域は、機械系メカトロニクスや自動車、IT関連、グリーンエネルギーなどの業種を誘致する「大邱テクノポリス」、「新西先端医療地区」及び自動車、航空機、造船などの先端部品素材産業などの誘致をメインにした「永川先端部品素材産業地区」などがある。この区域は、臨海の物流型経済自由区域と異なり、国内唯一の内陸型経済自由区域であるので交通インフラが充実している。また人材も豊富である。

#### ③金泉—未来型国際産業革新都市

金泉は人口14万人で大邱に近接する都農複合都市である。交通の要衝であり国内5大市場のひとつで商業が発達している。KTX（韓国高速鉄道）をはじめ、鉄道、高速道路などの広

域交通網が発達しており、大邱空港へは車で1時間の位置にある<sup>⑩</sup>。環境に優しい工業都市を目指して産業団地の造成に注力している。

金泉は、浦項港、蔚山港、釜山港、馬山港、鎮海港、光陽港などへのアクセスが便利であり、また西海岸側の群山港、平澤港にもアクセスが可能である。企業の立地に際して交通網の発達は重要な要素であるので、多くの企業が金泉に注目している。2011年の全国4,000社へのアンケート調査で、金泉は「ビジネスに最適な韓国10大都市」のひとつに選ばれている。

## 4. 各種の重要産業

### ①非製造業

#### a. 観光産業

韓国は1989年から海外旅行が自由化された。2010年、韓国への外国人入国者数トップは中国人で375万人（世界1位）で、日本人は300万人（同2位）である。

2014年、出国者数は前年比8.3%増の1,608万人で、中国、日本、アメリカが主な渡航先である。同年、入国者数は同16.6%増の1,420万人で、国別では中国、日本、アメリカの順である。2016年、出国者数は2,238万人、入国者数は1,724万人で、国別では中国、日本、アメリカの順である。

韓国の世界遺産登録数は、2010年が10件、2014年が17件となっている。

2014年、韓国政府は外資系Locaコリアに対して仁川経済自由区域での外国人専用カジノ運営を認可した。Locaコリアは、仁川の永宗島に外国人専用カジノ、ホテル、ショッピングモールなどを建設し、2023年までにラスベガス式の複合リゾートを完成させる予定である。永宗島は、マカオやシンガポールよりも中国に近いので、中国人観光客の訪問が増えることが期待されている。韓国には、済州島、ソウル、釜山などに16カ所の外国人専用カジノがある。

#### b. 文化産業

2012年、韓国で「生きている海、息づく沿

岸」をテーマとする「麗水世界博覧会」が開催された。海上メインステージのBig-O、スカイタワー、テーマ館、デジタルギャラリー、アクアリウムなどが多数の来場者を呼び寄せた。2018年、韓国初の冬季五輪・平昌オリンピックでは、世界初の次世代高速通信「5G」のテストサービスの提供や人工知能を活用した観光案内やコールセンターの設置などによりオリンピックを盛り上げた。

K-POP (Korean Pop Music) と呼ばれる韓流がアジアを超えてヨーロッパや南米まで広がっている。ドラマ、K-POPなどから始まった韓流ブームの背景には、SNS（ソーシャルネットワークワーキングサービス）やUGC (User Generated Content) などにより世界各地へ簡単に情報が送れるようになったこと、また1997年のアジア経済危機後、韓国政府が積極的にコンテンツ産業の振興を支援し官民を挙げて韓国ドラマや映画などのコンテンツ輸出を推進したことがあげられる。韓流ブームはファッション、グルメ、美容医療業界にまで広がりを見せている。韓国のSMエンターテインメントが日本のエイベックスエンターテインメントと提携して、韓国の歌手を日本で売り出すビジネスに乗り出し、2000年代初め、BoAや東方神起が注目された。

韓国の映画産業は1990年代から成長を続けている。映画産業への公的資金援助もおこなわれている。国立の芸術家養成施設である韓国芸術総合学校映像院、公的機関である映画振興委員会付属の映画学校である韓国映画アカデミーなどを経てデビューする映画人も韓国の映画界を支えている。

映画振興委員会によれば、年間映画観客数は1993年には人口の15.9%に過ぎなかったが、2013年には初めて2億人を突破している。これは韓国人一人当たりの年平均観覧回数が4回で世界最高水準であることを示している。2011年の観覧回数は、アメリカ4.0回、オーストラリア3.8回、イギリス2.7回である。

韓国映画の海外輸出額は、2012年2,017万<sup>ドル</sup>



(輸出本数331)、2013年3,707万ドル(同403)である。地域別輸出額はアジア地域への輸出が大半を占めている。韓国映画の最大消費国は日本で、輸出額シェアは、2011年23.1%、2012年48%である。アメリカへは2011年10.4%、2012年11.6%、香港へは2011年3.9%、2012年5.8%である。

2004～2014年の観客数トップ5は、1位は2012年製作「10人の泥棒たち」1,298万人、2位は2013年製作「7番房の贈物」1,280万人、3位は2012年製作「王になった男」1,231万人、4位は2013年製作「弁護人」1,137万人、5位は2006年製作「グエムルー漢江の怪物」1,091万人である。

韓国の全国紙は朝鮮日報、中央日報、東亜日報、毎日経済、韓国経済、韓国日報、ソウル新聞、国民日報、文化日報など、週刊誌は週刊朝鮮、週刊東亜、時事ジャーナルなど、テレビは韓国放送公社(KBS)、文化放送(MBC)、ソウル放送(SBS)など、通信社は聯合ニュースが主なものである。

2016年、韓国の新聞発行数は967万部で、内訳は朝鮮日報151万部、中央日報98万部、東亜日報95万部、毎日経済71万部、韓国経済53万部などとなっている。

聯合ニュース(ネット)は、日本語版、中国語版、英語版がある。

### c. 農林水産業

韓国の農林水産業のGDP構成比率は、1970年の20.2%から低下傾向が続いており、1989年8.9%、1990年5.6%、2000年3.6%、2010年2.7%、2016年1.9%と低下している。1980年代の重化学工業化政策、サービス産業の発展などが経済活動全体に占める農林水産業の割合を低くさせており、また近年、FTA(二国間自由貿易協定)締結に向けて通商改革が活発に進んでいることもその理由のひとつにあげられる。

韓国の農業人口は、1970年1,442万人、1980年1,083万人、1990年666万人、2000年403万人、2013年285万人、2014年275万人、2015

年256万人、2016年249万人と減少が止まらない。2016年の生産量は、米419万ト、大麦11万ト、果物265万トで米、小麦の穀物自給率は23.8%である。

2012年、世界の漁業生産量は1億8,289万トで、うち養殖業は9,043万トである。世界の漁業生産量は、1990年から2012年までに80%増加しているが、天然漁獲の伸びは7%、養殖は500%以上の伸びを示している。2012年、世界1位の中国の漁業生産量は7,037万トで、うち養殖業は5,394万トである。同7位の韓国の漁業生産量は319万トで、うち養殖業は151万トである。2014年、韓国の漁業生産量は173万トである<sup>⑧</sup>。韓国の漁業従事者は、1990年21万人から2000年14万人、2016年12万人に減少している。

### d. 建設業

2015年、韓国の建設業が付加価値生産額に占める割合は5.2%である。同年、韓国の建設企業は6万7,900社で、うち9,900社が総合建設企業である。売上高1,000億ウォン以上の大企業は210社にすぎない。就業者数は153万人で、うち総合建設企業が48万人である。大手建設会社としては、サムスン物産、現代建設、ポスコ建設、GS建設、ロッテ建設などがある。同年、建設完工高は264兆ウォンで、うち海外完工量が51兆ウォンである。また受注工事高は329兆ウォンで、うち海外部門が31兆ウォンである。2016年に完成したトルコのボスポラス海峡を通るユーラシアトンネルは、SK建設が手掛けたものである。

### e. 発電業

韓国の発電量は、2012年世界7位の5,346億kwh(火力70.1%、水力1.4%、原子力28.1%、新エネルギー0.4%)、2015年同10位の5,529億kwh(火力67.8%、水力1.1%、原子力29.8%、新エネルギー1.3%)である。

韓国は1978年、古里原発1号機(釜山市)が商業運転を開始した。2018年までに設置された商業用原発は24基あり、古里(釜山市)に3基、新古里(釜山市)に3基、月城(慶州市)に4基、

新月城（慶州市）に2基、ハンビツ（全羅南道靈光郡）に6基、ハンウル（慶尚北道蔚珍郡）に6基が設置されている。

## ②交通業

### a. 運輸業

2015年、韓国の輸送業の企業数は36万社（前年比0.2増%）で、就業者数は110万人（同1.8増%）、売上高は14兆ウォン（同0.5増%）である。同年、国内貨物輸送は19億2,728万ト（同15.5増%）であるが、その91.4%が道路輸送であり、海上輸送は6.7%、鉄道輸送は1.9%である。また国際輸送は12億2,030万ト（同2.7増%）であるが、その99.7%を海上輸送が占めている。

2010年、韓国的高速道路総延長距離は3,859kmである。2016年、韓国の道路総延長距離は10万8,780kmで、うち高速道路は4,380kmである。2020年、高速道路の道路総延長距離は6,160kmになる計画である。鉄道総延長は2013年3,590km、2016年3,918kmで、地下鉄総延長は2013年615km、2016年643kmである。

KTX（韓国高速鉄道）は2004年に開業した。最高速度は時速305kmである。主要区間は京釜線（ソウルー釜山。所要時間2時間30分）と湖南線（ソウルー木浦。所要時間3時間）である。

### b. 物流業

韓国の第4次国土総合計画（2001～2020年）の基本目標には、「東北アジアの物流中心地としての跳躍」、「地域別に特化された発展基盤の構築による均衡ある国土発展の促進」が含まれ、8つの圏域別の発展目標が示されている。そのうち、ソウルや仁川の首都圏を、国際物流、金融ビジネスなど知識基盤事業の中心地とし、釜山圏を自動車、造船、機械など主力産業の先端化及び東北アジア海洋物流の中心地とし、また映像産業の中心地とすることも明示されている。このように、韓国政府は物流を国家の長期ビジョンに位置付けている。そこには日本と中国の間という地理的条件だけでなく、「技術の日本、製造の中国」という認識が存在している。

盧武鉉元大統領は、国家戦略の実践方策のひとつとして「東北アジア物流中心国家の実現」を提示するとともに、個別に推進してきた物流政策を総合化しロードマップとして提示している。その主要な内容は、仁川空港を東北アジアのハブ空港とし、釜山港、光陽港をハブ港湾として育成することである。韓国は陸海空の物流情報の統合化を進めており、また政府の補助により各大学、大学院などに物流関連学科を新設するなど人材の育成にも力を入れている。

### c. 航空運送業

2016年、韓国への空港からの入国者数は4,007万人で、うち韓国人が2,265万人、外国人が1,742万人である。主要な空港別では、仁川2,689万人、金海（釜山）423万人、金浦222万人、済州141万人である。主要な国別では、中国800万人、日本232万人である。また出国者数は3,992万人で、うち韓国人が2,266万人、外国人が1,726万人である。主要な空港別では、仁川2,682万人、金海（釜山）442万人、金浦221万人、済州137万人である。主要な国別では、中国810万人、日本234万人である。

2004年、KAL（大韓航空）は、国際航空運送協会（IATA）の国際航空貨物輸送量で世界1位となった。韓国企業が物流サービス分野で世界の頂点に立ったのはKALが初めてである。

KALは、仁川国際空港を拠点に、南北アメリカ、ヨーロッパ、アフリカ、オセアニア、アジアの40カ国超、120都市超とネットワークを広げている<sup>③</sup>。

2004年、韓国の国内線のシェアは、KAL28%、アジアナ航空21%、チェジュ航空14%、エアプサン12%、ジンエアー9%、ティーウェイ航空9%、イースター航空7%である。国際線はKAL47%、アジアナ航空35%という状況である<sup>④</sup>。

仁川国際空港はハブ空港でアジア最大級の空港である。2001年の開業以来何度も世界のベスト空港に選ばれており乗降客数も増加している。

2014年、仁川国際空港の国際乗降旅客数は

4,490万人で世界8位である。

仁川国際空港の貨物取扱量をみると、2015年は259万トンを世界5位である。2017年は、292万トンで、香港空港504万トン、アメリカ・メンフィス空港433万トン、上海・浦東空港384万トンに次ぎ世界4位である<sup>⑤</sup>。

### ③製造業

#### a. 製造業の発展

韓国の製造業は、1970年代前半頃までは労働集約型の軽工業分野の輸出向け生産が中心であったが、その後、鉄鋼や化学製品、船舶などの重化学工業へ転換する政策が推進されてから、この分野への外資導入や工業団地、電力、道路、鉄道、港湾などのインフラ整備が進められた。1980年代後半には、円高を契機として韓国の輸出が急増して海外からの製造業への直接投資も増加し、これに伴って技術や設備の導入が進んで製造業の技術水準が向上した。1990年代に入ると、韓国企業は海外での生産活動を本格化させる一方、国内では設備の近代化、生産の自動化などによる生産ラインの転換を進めた。この結果、労働集約的な繊維、履物などの軽工業部門は中国などへ移転したが、外資、特に大手電子機器メーカーや化学品メーカーの技術集約度または設備集約度の高い製品生産のための直接投資もあり産業の空洞化が回避された。

アジア通貨危機以降、主要産業である自動車、鉄鋼、造船などに加え、IT産業の急速発展により半導体や携帯電話、パソコンなどの生産が拡大した。また中国の台頭により世界の製造業が生産拠点を中国へと移転するなか、韓国の製造業も廉価な労働賃金を求めて中国での工場建設を拡大させた。2001年、中国のWTOへの加入後は、生産拠点のみならず中国の国内市場での製品販売を拡大するため製造業の対中投資が拡大した。

#### b. 鉄鋼業

韓国の粗鋼生産量は、2008年5,363万トン、2012年6,907万トン、2015年6,967万トン（世界6

位）、2016年6,858万トン（同6位）、2017年7,108万トン（同6位）である。

2016年、世界の粗鋼生産量は16億2,805万トンで、中国8億837万トン（世界1位）、日本1億478万トン（同2位）、インド9,548万トン（同3位）、アメリカ7,848万トン（同4位）、ロシア7,080万トン（同5位）、韓国6,858万トン（同6位）、ドイツ4,208万トン（同7位）の順となっている。同年、世界の企業の粗鋼生産量は、ルクセンブルク・アルセールミッタル9,545万トン（世界1位）、中国・宝鋼集団6,381万トン（世界2位）、中国・河北鉄鋼集団4,618万トン（同3位）、日本・新日鉄住金4,616万トン（同4位）、韓国・POSCO4,156万トン（同5位）の順となっている。韓国・現代製鉄は2,009万トン（同13位）である。

韓国の鉄鋼産業は、1973年、浦項製鉄（現POSCO）が新日鉄を中心とする日本の製鉄業界の技術・設備供給などの全面的支援を受けて、生産能力103万トンの一貫製鉄所を建設して以降、取組みが本格化した。

#### c. 自動車産業

韓国の自動車生産台数は、2000年311万台、2010年427万台、2012年455万台である。

2012年、世界の自動車生産台数は、中国1,927万台（世界1位）、アメリカ1,032万台（同2位）、日本994万台（同3位）、ドイツ564万台（同4位）、韓国455万台（同5位）の順である。同年、世界の自動車販売台数は、中国1,930万台、アメリカ1,478万台、日本537万台、ブラジル380万台、インド357万台、ドイツ339万台の順である。韓国は153万台である<sup>⑥</sup>。

2014年、韓国の自動車生産台数は、452万台（世界シェア5.0%）である。同年、世界の自動車生産台数は、中国2,372万台（同26.4%）、アメリカ1,166万台（同13.0%）、日本977万台（同10.9%）、ドイツ590万台（同6.6%）の順である<sup>⑦</sup>。世界の自動車生産台数の半数はアジアで生産されている。2011年、日本・中国・韓国・台湾・インド・ASEANの自動車生産台数の合計は3,657万台である<sup>⑧</sup>。

韓国の輸入車販売数は、2014年19万台、2015

年24万台、2016年22万台、2017年23万台である。2016年、ブランド別では、ベンツ5.6万台、BMW4.8万台、アウディ1.7万台、VW1.3万台、フォード1.1万台と韓国人の高級車志向が表れている。日本車は、トヨタ・ホンダ・日産合わせて3万台である。

韓国の自動車産業における転換は、1997年のアジア通貨危機による再編であった。1997年、起亜自動車が倒産し、1999年、現代自動車が吸収することとなった。経営破綻したサムスン自動車は(仏)ルノー、大宗自動車は(米)GM、双龍自動車は(中)上海汽車に売却された。この結果、韓国の自動車メーカーは、現代・起亜(現代グループ)・韓国GM・ルノーサムスン・双龍の5社となった。

2010年、現代自動車グループは世界生産体制に乗り出し、アメリカ現代1工場、アメリカ起亜1工場、ロシア現代1工場、チェコ現代1工場、スロバキア起亜1工場、トルコ現代1工場、インド現代2工場、中国現代2工場、中国起亜1工場と展開している<sup>29)</sup>。2011年には、(米)GM、(独)VW、(日)トヨタ、(韓)現代自動車グループの4強の時代といわれるようになった<sup>30)</sup>。

世界に進出する韓国企業はサムスンや現代といった大企業だけではなく、CT&Tは低価格のEV(電気自動車)、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、知能型自動車などで業界構造に変革を起こそうとしている<sup>31)</sup>。

#### d. エレクトロニクス(IT)産業

韓国のエレクトロニクス産業は、産業用電子機器、家庭用電子機器、電子部品の3部門で構成されている。1997年の経済危機以降、爆発的にヒットしたのが携帯電話であり、軽量化と電池寿命の伸びを契機に急速に普及し始めた。

2004年、サムスン電子が開発したカメラ付き携帯電話が爆発的に売れた。電子部品では半導体分野に特化したサムスン電子の戦略が当たった。「日経業界地図2018年」によると、2016年、サムスン電子の半導体出荷額はインテルに次いで世界2位である。韓国の半導体事業の特徴は、

国内で生産された半導体部品の多くが輸出され、国内で必要とする半導体のほとんどを輸入に依存してきたということである<sup>32)</sup>。

2012年1～3期、中国のスマホ市場における外国企業上位3社は、1位(韓)サムスン(24.0%)、2位(フィンランド)ノキア(11.1%)、3位(米)アップル(6.5%)である<sup>33)</sup>。

2014年、韓国のエレクトロニクス産業における主要製品の生産高をみると、電子部品93.2兆ウォン、半導体74.0兆ウォン、通信機・放送機器69.0兆ウォン、ビデオ・音響機器5.7兆ウォン、周辺機器3.2兆ウォンである。

「日経業界地図2018年」によると、2016年、スマートフォンの世界出荷台数は14億7,302万台で、(韓)サムスン電子3億1,141万台(世界1位)、(米)アップル2億1,540万台(同2位)、(中)ファーウェイ1億3,934万台(同3位)、(中)OPPO9,979万台(同4位)、(中)Vivo7,725万台(同5位)、(韓)LGエレクトロニクス5,513万台(同6位)の順である。

韓国の電子関連主要企業概要 a. サムスン電子：1969年設立。韓国最大の総合電機メーカー。本社は京畿道水原。2012年の半導体部門の売上高3兆1,401億円。同部門の従業員数は12,000人である。b. LGエレクトロニクス：1999年、LG電子グループのパネルメーカーと(蘭)フィリップ社との合弁企業で発足。電気機器メーカー。本社はソウル。2012年の売上高2兆6,487億円。同部門の従業員数35,000人である。c. サムスングループのサムスンディスプレイ：2012年、サムスン電子のパネル部門が独立して設立。携帯電話向けの小型から大型テレビ用まで幅広く生産する。液晶のほか有機ELも生産。本社は忠清南道湯井。2012年の売上高1兆9,564億円。従業員数27,000人である。d. SKハイニックス：1983年設立。パソコンやモバイル製品など各種IT機器に搭載されるDRAMとNANO型フラッシュなどのメモリー半導体を主に生産する。本社は京畿道和川。2012年の売上高9,146億円。従業員数21,000人である<sup>34)</sup>。

2015年、世界の主要メーカー別のスマート

フォン販売数は、アメリカサムスン電子3億2,022万台(22.5%)、(米)アップル2億2,585万台(15.9%)、(中)ファーウェイ1億409万台(7.3%)、(中)レノボ7,274万台(5.1%)、(中)シャオミ6,561万台(4.6%)である。

2010年、韓国の産業用ロボット数は2万3,500台で世界1位である<sup>25)</sup>。国際ロボット連盟(IFR)によると、2016年、韓国の従業員1万人当たりの産業用ロボット導入率は世界1位である。韓国は電子部品や自動車などの業種で多く導入されている。生産量に比較して人口が少ないことがロボット導入を加速させたようである<sup>26)</sup>。

#### e. 鉄道車両産業

鉄道車両メーカーには、2011年時点、現代精工、大宇重工業、韓進重工業3社が統合した現代ロテム、電気動力車のSLS重工業、ライトレールのウジン産電、客車及び貨車メーカーのソンシン産業、太陽金属、高麗車両などがある。車両部品メーカーは、ウジン機工産業、現代重工業を始めとして250社余りある。2011年国内鉄道発注金額は5,143億ウォン。輸出を含む部品5,853億ウォン、輸出車両2億8,900万ドルである。

#### f. 航空宇宙産業

2011年度の生産額は2兆6,127億ウォンで、2011年度まで累計投資額は5兆3,536億ウォン。総従業者数10,329人に達している。関連メーカーは約110社を数えるが大手3社(韓国航空宇宙産業、三星Tech Win、大韓航空)が生産額の90%を占めている。「航空産業発展基本計画(2010-2019)」が2010年1月に承認された。同計画は、完成機開発による安定的産業基盤の造成、完成機開発を基礎とした部品輸出基盤構築、10大戦略技術開発を中心として中長期政策を提示している。2008年19億ドルの生産金額を2020年には200億ドル、輸出100億ドル、企業300社、高級雇用7万人の創出を目標としている。今後とも中型機国際共同開発、多目的実用衛星開発事業、スマート無人機開発事業等を継続的に支援する。

#### g. 韓国的高速鉄道産業

韓国的高速鉄道構想は1970年代に始まった。1989年、建設方針が正式に決定された。1993年の国際入札で、日本の新幹線、フランスのTGV、ドイツのICEが応札したが、1994年、フランスのTGVシステムを基本とする車両に決定され、GTVメーカーのアルストム社と車両導入契約(46編成)が締結された。12編成はアルストム社から輸入し、34編成はアルストム社との技術提携により(韓)現代ロテム社が製造した。2004年、アルストム社の技術を導入した高速鉄道が開業した。2010年に投入した新型車両「山川(サンチョン)」で海外進出を意欲的に目指している。

#### h. 韓国の原子力発電産業

韓国は、これまで原子力産業を次世代の主力輸出産業と位置付け、2030年までに80基の輸出を目指している。2009年、初めてUAE(アラブ首長国連邦)の4基を受注し、翌年にはヨルダンの研究炉を受注している。2011年にはインドと原子力協定を締結している。2014年、朴槿恵前大統領は訪問中のUAEで、西部ブラカ原発1号機の原子炉設置式典に出席している。

### Ⅲ. 韓国現代企業の発展

韓国では1960年代以降の経済の発展過程において外資導入、重化学工業の育成、輸出企業への融資の優遇などの政策が推進されてきた。また企業も国策を優先する活動を受け入れてきている。企業グループは強力な国のバックアップのもと1970年代以降、次第に力をつけ経済発展を支える大黒柱として韓国の経済成長を主導してきた。大企業グループ傘下の企業は金融などの優遇措置の対象となる輸出の実績を競い、輸出製品生産のための技術ノウハウ、設備、原材料、部品の多くを海外からの調達に依存してきた。1980年代にはその戦略が輸出主導の高度経済成長に貢献している。1980年代から1990年代にかけて、韓国内の人件費の上昇と途上国の追い上げなどにより低廉な生産コスト

を求めて中国などへの生産拠点シフトをおこなってきたが1994年から輸出環境が好転する。

2010年、世界特許の年間取得企業上位10社のうち、韓国はサムスン電子が2位、LG電子が9位を占めている<sup>27)</sup>。2012年、国際競争力ランキング（科学インフラ）で韓国は世界5位である。創業まもないスタートアップ企業を対象にした50億円規模の投資ファンドを設立し、出資を通じて最先端のITの動向を探り企業の拡大につなげるものである<sup>28)</sup>。

韓国の大手企業リーダーのサムスン電子はアジアを代表する総合電機企業である。典型的なグローバル企業でその売上げの90%を海外で得ている。生産拠点も海外比率を高めている。韓国国民も自国経済のサムスン依存を認識している<sup>29)</sup>。

サムスン電子や現代自動車に代表される韓国企業の一つの特徴は、モノづくり技術へのこだわりもさることながら、それ以上に顧客の嗜好に合わせた商品づくりやサービスを追求する姿勢にあるといわれる。さらに、韓国においては国際競争力を持った人材を育成することが徹底しており、主要企業では英語、日本語、中国語やITスキルを身につけることを昇進条件にしていることはよく知られている<sup>30)</sup>。

## 1. 韓国国内企業の発展

### ①政府主導の団地造成

1967年、韓国政府主導による初の工業団地が蔚山につくられた。精油、化学工業などの基幹産業が誘致され、その後電子、電気製品などの輸出において牽引車の役割を果たした。

1968年、「国土計画基本構想」が策定された。この構想で、適正規模の集中、産業橋頭堡の構築、工業の系列化、工業地区の大団地化など工業団地造成の基本計画が示された。

「第4次国土総合計画」の眼目は、東北アジアにおける韓国の地理的特徴を活かし、戦略的機能を発揮できる国土骨格を形成することである。そのため、開放的国土の実現を視野に入れ

た「沿岸国土軸」と国土の均衡的発展を目指す「東西内陸軸」という概念をメインに据えている。国土軸の概要は表1のとおりである。

2000年の南北首脳会談後に経済協力の一環として開発を始め、2003年に着工したのが開城工業団地である<sup>31)</sup>。

1997～2004年、韓国では京畿、大邱、光州、浦項、釜山等、14カ所がテクノパークに指定され運営されている。主な業種は、電子、機械、自動車、生命工学、港湾、情報通信などである。

1992年、大徳研究団地の基本施設が竣工した。2000年、大徳研究団地を中心として周辺地域での産・学・研連携活動の活性化を目指す大徳バレーの形成が目標として掲げられた。

2004年、韓国政府各省庁による産・学・官連携事業の主要なものは表2のとおりである。

## ②大企業と中小企業

### a. 大企業（財閥）

韓国では1960年代から政府主導による経済開発計画が始まり、韓国の工業化は製鉄、通信、電力などの分野では公企業が、また民間資本では財閥企業が原動力となり推進された。高度成長過程では財閥を保護、育成してきたので、国家一銀行一財閥という韓国経済を特徴づける基本的な構造関係が生まれた。財閥は政府の重化学工業政策とともに成長し、多数の系列を傘下に従えた大企業グループとして発達してきた。1980年代に入り欧米で安値攻勢の韓国製品への警戒感が高まり、鉄鋼、自動車などの主要輸出品が輸入制限品目となったことから、電気、電子、半導体などの最先端のハイテク産業へと事業を転換した。

韓国大手企業の典型的な成功パターンは、グループオーナーの強力なリーダーシップのもと、大胆で素早い意思決定により大規模投資を適時におこない、技術力と価格競争力を飛躍させることで先行企業を一気に抜きさすというものであった。しかし今後企業の存続にとって必要とされるものは単に先行企業を追いかけることではなく、他の追随を許さない新たな価値の

表1 第4次国土総合計画での国土軸

分類	名称	対象地・発展戦略
沿岸国土軸	環東海軸	釜山・蔚山—浦項—江陵・束草—（北朝鮮）羅津・先鋒—（極東） 戦略基調：環東海圏国際観光及び基幹産業の高度化 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 雪岳山—金剛山の国際観光など東海（日本海）岸地域の観光ルートの活性化</li> <li>● 浦項（製鉄）、蔚山（自動車・重工業）、東海（資源加工）などで基幹産業の高度化促進</li> </ul>
	環南海軸	日本—釜山—晋州・光州—木浦—（中国・東南アジア） 戦略基調：国際物流・観光・産業特化地帯に育成 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 釜山港・光陽港の育成、南海岸観光ベルト育成（馬山・昌原、晋州、泗川）</li> <li>● 光陽・順天・木浦などを産業特化地帯に育成</li> </ul>
	環黄海軸	木浦・光州—群山—金州—仁川—（北朝鮮）新義州—（ユーラシア大陸） 戦略基調：中国の成長に対応した新産業地帯網造成 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 仁川—牙山湾—群山・長項—木浦地域とつながる新産業地帯網の育成及び相互補完発展</li> </ul>
東西内陸軸	南部内陸軸	群山・金州—大邱—浦項 戦略基調：嶺南及び湖南地方の均衡開発のための連携 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 群山・金州と撫州—金泉—大邱—浦項を結ぶ高速道路網構築及び地域間共同の文化観光事業の推進、環東海圏と環黄海圏の連携交流活性化</li> </ul>
	中部内陸軸	仁川—原州—江陵—束草 戦略基調：首都圏機能分散受容及び山岳沿岸連携観光活性化 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 首都圏南部地域への機能分散及び首都圏と江原道を結ぶ山岳・沿岸観光地域に特性化</li> </ul>
	ソウル・釜山軸	ソウル—大田—大邱—釜山 戦略基調：産業構造改編及び整備基盤構築 <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域競争力を高めるために、人口・産業の分散を図り、産業の高付加価値化及び競争力のある産業に改編誘導</li> </ul>

出所：大韓民国政府「2000」、19-21頁より作成

表2 2004年 韓国政府各省庁による産・学・官連携事業

単位：億ウォン

区分	人材養成	技術開発	技術移転、技術指導	創業支援	合計
教育人的資源部	4事業				3,672
産業資源部	2事業	2事業	5事業	1事業	8,275
科学技術部	1事業	3事業	1事業		1,997
文化観光部	1事業	4事業	1事業	3事業	569
情報通信部	4事業	2事業	2事業	2事業	746
中小企業庁	2事業	2事業		2事業	1,788
環境部		1事業			750
保健福祉部		1事業			430
農林部		2事業			679
建設交通部		1事業			300
総計	4,963	11,630	2,008	605	19,206

出所：韓国産業技術振興協会 2004年版「産業技術白書」368頁

創造である<sup>29)</sup>。

韓国の国家目標である創造経済への鍵ともいえる雇用状況を見ると、2013年、韓国の失業率は3.1%でOECD加盟国中でノルウェーに次ぐ水準である。OECD加盟国の平均失業率は7.9%であるので、韓国は雇用の面では優秀国といえる<sup>30)</sup>。

韓国政府は、若年層の関心の高い教育、ソフトウェアなどのサービス産業をはじめとして、様々な政策を実行している。

#### b. 中小企業

韓国において中小企業の定義は、製造業の場合、常用労働者300人未満または資本金・売上高80億ウォン以下の企業である。2011年、韓国の中小企業数は全事業体数の99.9%、総労働者数の86.9%を占めている。2008年、韓国政府は「大・中小企業相生協力に関する法律」を改正し、部品・素材産業の育成と中小企業育成に取り組んでいる。その主たる目的は、中小企業への技術転換支援及び国家レベルの競争力を持つ中堅企業の育成である。

2016年、韓国の輸出に占めるの中小・中堅企業の割合は37.5%である。

#### c. 韓国政府の創業支援策

2017年、韓国政府は起業支援・革新的生産環境づくりのため、1兆ウォンファンド設立を柱とする創業支援策を発表した。それは、新たな成長エンジンを発掘し持続的な成長を目指すものである。その骨子は、①10兆ウォン規模の「革新冒険ファンドの創設」、②起業に失敗しても元の職場に復帰できる「創業休職制度の導入」、③創業3年以内の財産税の全額免税、④ストックオプションの非課税特例制度の再開、⑤エンジェル投資の所得控除の拡大などである<sup>31)</sup>。

2017年、韓国企業は、文在寅大統領の施策に沿い表3のような雇用対策を発表している<sup>32)</sup>。

#### ③(米)フォーチュン調査の「世界の大企業トップ500」

(米)フォーチュン調査の「世界の大企業トッ

表3

企業名	業種	雇用対策
SKブロードバンド	通信	外注先の従業員5,200人を子会社の正規職員とする。
ロッテ	流通	5年間で7万人を雇用。非正規職員1万人を正規職員とする。
新世界	流通	15,000人以上を雇用する。
ハーマートウィズミー	流通	成績優秀なコンビニ加盟店の店主を正規職員とする。
カカオ	IT	AI(人工知能)分野の人材を大量採用する。

プ500」には、2013年、韓国からはサムスン電子、SK、現代自動車、ポスコなど17社が選ばれている。2014年は、サムスン電子(世界13位:携帯・家電)、SK(同57位:持ち株会社)、現代自動車(同99位:自動車)、ポスコ(同162位:鉄鋼)、LG電子(同175位:電機)、韓国電力公社(同193位:電力)、現代重工業(同210位:造船・プラント)、起亜自動車(同242位:自動車)、GSカルテックス(同302位:石油)、ハニファ(同329位:持ち株会社)、韓国ガス公社(同332位:ガス)、現代モービス(同347位:自動車部品)、Sオイル(同439位:石油)、サムスン物産(同441位:商社)、ロッテショッピング(同445位:小売り)、サムスン生命保険(同456位:保険)、LGディスプレイ(同473位:液晶パネル)の17社が選ばれている。

#### ④韓国で評価される企業

KMA(韓国能率協会コンサルティング)調査による、「2008年韓国で評価される企業」では、1位サムスン電子、2位ポスコ、3位ユハンキンバリー、4位柳韓洋行、5位LG電子、6位現代重工業、7位現代自動車、8位SKテレコム、9位安哲秀研究所、10位サムスン物産、11位NHN、12位新世界、13位SKエネルギー、14位ホームプラス、15位ミレエセ証券、16位新韓銀行、17位斗山重工業、18位KB国民銀行、



19位KT、20位サムスン生命保険、21位KTF、22位韓国電力公社、23位プルムウォン、24位大韓航空、25位現代建設、26位アモールパシフィック、27位大宇造船海洋、28位LG化学、29位斗山インフラコア、30位KT&Gである。

KMA調査による「2015年 韓国で評価される産業別企業」では表4のとおりである。

世界市場で活躍するためには国内で評価されることも重要であり、「韓国で評価される企業」ランキングは企業の創意性や革新性をつくりだすきっかけにもなっている<sup>38)</sup>。

2008年以降、韓国財閥グループの資産額が拡大している。2011年、4大グループ（サムスン、現代自動車、SK、LG）の売上高合計は、韓国GDPの半分以上を占めている。

2013年、韓国の資産額上位20社は表5のとおりである<sup>39)</sup>。

韓国経済が新たな成長モデルを模索している。これまでの電機や自動車のほかに、サービス産業など世界と競える力を持った新興企業も育ちつつある<sup>40)</sup>。

2015年、韓国財閥資産総額の主要企業は、1位サムスン（351兆ウォン）、2位韓国電力公社（196兆ウォン）、3位現代自動車（194兆ウォン）、4位韓国土地住宅会社（171兆ウォン）、5位SK（152兆ウォン）、6位LG（105兆ウォン）である<sup>41)</sup>。

2016年、アジアの主要な33の財閥のうちに韓国は、サムスン（携帯電話、半導体）、現代自動車（自動車）、SK（半導体、通信、石油、化学）、LG（電機、化学、化粧品）、ロッテ（小売り、化学）の5社があげられている<sup>42)</sup>。

2017年、韓国公正取引委員会によると、資産総額が大きいグループは、サムスン、現代自動車、SK、LG電子、ロッテ、ポスコなどである。2016年、中央日報によると、大企業は韓国の輸出の3分の2を占め、サムスングループが輸出の20%、GDPの5%を占める<sup>43)</sup>。

表4 2015年 韓国で評価される産業別企業

事業部門	企業名
綿紡織	一新紡織
製菓	柳韓洋行
生活用品	ユハンキンバリー
ファッション	第一毛織
セメント	韓一セメント
環境家電	チョンホナイス
タイヤ	韓国タイヤ
家庭用ボイラー	リンナイ코리아
ベーカリー	パリクロワッサン (パリバケット)
冷蔵冷凍肉	ハリム
ミネラルウォーター	済州特別自治道開発公社
水産	東遠産業
都市ガス	三千里
建設総合商社	サムスン物産
デパート	新世界百貨店
ディスカウントストア	E マート
コンビニエンスストア	GS リテール (GS25)
総合物産サービス	CJ 大韓通運
通信サービス	SK テレコム
教育サービス	大教
銀行	新韓銀行
生命保険	サムスン生命保険
クレジットカード	新韓カード
総合病院	ソウル牙山病院
サービスセンター	サムスン電子サービス
コンドミニアム	デミョンレジャー産業 (デミョンリゾート)
保証保険	韓国住宅金融公社
旅行会社	ハナツアー
専門大学	永進専門大学
IT ソリューション	インテル코리아
金融持株会社	新韓金融グループ
発電	韓国南部発電
検証・検査	交通安全公団
建設（公益企業）	韓国水資源公社
SOC 施設管理	仁川国際公社
中小企業振興	中小企業振興公団

表5 2013年 韓国の資産額上位20社

順位	グループ名	資産額(兆円)	系列企業数	主要企業(業種)
1	サムスン	26.6	76	サムスン電子(携帯、家電、半導体) サムスンディスプレイ(LCDパネル) サムスン重工業(造船)
2	現代自動車	14.5	57	現代自動車・起亜自動車(自動車) 現代モービス(自動車部品) 現代製鉄(鉄鋼)
3	SK	12.2	81	SKテレコム(情報通信) SKエナジー(石油) SK総合化学(化学) SKハイックス半導体(半導体)
4	LG	8.9	61	LG電子(携帯・家電) LGディスプレイ(液晶パネル) LG化学(化学) LGユープラス(情報通信)
5	ロッテ	7.6	77	ロッテショッピング(百貨店) ロッテマート(大型スーパー) ロッテケミカル(化学)
6	ポスコ	7.1	52	ポスコ(鉄鋼)
7	現代重工業	4.9	26	現代重工業(造船)
8	GS	4.8	79	GSリテール(コンビニ、スーパー) GSカルテックス(石油)
9	韓進	3.3	45	大航航空(航空) 韓進海運(海運)
10	ハンファ	3.1	49	ハンファケミカル(化学) ハンファ生命(保険)
11	KT	3.0	54	KT(情報通信)
12	斗山	2.6	25	斗山重工業(重電) 斗山建設(建設)
13	STX	2.1	21	STX造船海洋(造船) STXパンオーシャン(海運)
14	CJ	2.1	82	CJ第一製糖(食品) CJ大韓通運(海運) CJE&M(映画メディア)
15	新世界	2.0	27	新世界(百貨店) イーマート(大型スーパー)
16	LS	1.7	49	LS電線(電線) LS産電(重電) EI(LPG)
17	東部	1.5	61	東部製鋼(鉄鋼) 東部ハイテック(半導体) 東部証券(証券)
18	錦湖アシアナ	1.5	24	錦湖石油化学(化学) アシアナ航空(航空) 錦湖タイヤ(ゴム)
19	大韓造船海洋	1.4	20	大韓造船海洋(造船)
20	大林	1.4	19	大林コーポレーション(石油化学、海運) 大林産業(建設)

## ⑤韓国の財閥

### a. サムングループ

サムングループの中核であるサムスン電子は、1969年に創立された。1982年、半導体研究所を設立して半導体事業へ本格的に参入したのが飛躍の転機となった。

2009年、(米) フォーチュン調査の「世界の企業トップ 500」に選ばれている<sup>④</sup>。

サムスン電子は、1983年(韓) 器興、1996年(米) テキサス州、2000年(韓) 華城、2012年(中) 西安、2015年(韓) 平澤と国内外で積極的な投資を続けている<sup>④</sup>。

サムスン電子は、海外との関係を活かして半導体事業を育成してきている。すなわち、①日本から技術導入をはかる。②日本を製造装置や素材の優良な供給拠点として活用する。③韓国に基幹工場を置き韓国を代表する輸出産業に育成する。④半導体で挙げた利益で液晶パネル分野に進出するなどである<sup>④</sup>。

韓国最大のサムングループは、サムスン電子を事業の中核として70以上の企業で構成される<sup>④</sup>。主な構成企業は表6のとおりである。

2015年、サムスンの売上高は200兆ウォンで、その構成は、①IT&モバイル(スマートフォンなど) 46%、②セミコンダクター(半導体) 22%、③カスタマーエレクトロニクス(テレビなど) 20%、④ディスプレイパネル(有機ELなど) 12%である。2020年には世界ベスト10

入りをめざす<sup>④</sup>。

2016年、世界の大型液晶パネル製造のトップ5は、1位(韓) LGディスプレイ(シェア28.9%)、2位(韓) サムスン電子(同17.0%)、3位(台) 友達発電(同15.0%)、4位(台) 群創光電(同13.6%)、5位(中) 京東方科技集団(同11.9%)である。

2016年、世界のスマホ市場のトップ10は、1位(韓) サムスン(シェア22.8%)、2位(米) アップル(同15.3%)、3位(中) ファーウェイ(同9.6%)、4位(中) OPPO(同7.2%)、5位(中) Vivo(同6.0%)、6位(韓) LG電子(同5.5%)、7位(中) シャオミ科技(同3.7%)、8位(中) レノボ(同3.7%)、9位(中) TCL(同3.7%)、10位(中) ZTE(同3.5%)である<sup>④</sup>。

2016年、世界の家電メーカーのトップ10は、1位(韓) サムスン(シェア8.8%)、2位(米) アップル(同4.8%)、3位(蘭) フィリップ(同3.1%)、4位(韓) LGエレクトロニクス(同2.9%)、5位(中) 美的集団(同2.6%)、6位(中) ファーウェイ(同2.3%)、7位(仏) グルークモップ(同2.0%)、8位(日) パナソニック(同1.9%)、9位(中) OPPO(同1.7%)、10位(中) ハイアールグループ(同1.7%)である。

2017年、世界の半導体市場のトップ10は、1位(韓) サムスン(シェア15.0%)、2位(米) インテル(同7.0%)、3位(韓) SKハイニックス(同6.0%)、4位(米) マイクロテクノロジー

表6 サムングループの主な構成企業

区分	エレクトロニクス	重化学工業	商業・サービス	金融	その他
業種	サムスン電子	サムスン重工業	サムスン物産	サムスン生命	サムスン人力開発院
	サムスンSDI	サムスン石油化学	サムスンエバランド	サムスン火災	サムスン文化財団
	サムスン電気	サムスン精密化学	ホテル新羅	サムスンカード	
	サムスンディスプレイ	サムスントタル	サムスン医薬院	サムスン証券	
	サムスンSDS	サムスンBP化学	サムスン教育研究所	サムスン資産運用	

(同5.3%)、5位(米・シンガポール)ブロードコム(同4.0%)、6位(米)クアルコム(同3.9%)、7位(米)テキサスインスツルメンツ(同3.2%)、8位(日)東芝(同3.1%)、9位(米)エヌビディア(同2.1%)、10位(蘭)NXPセミコンダクターズ(同2.1%)である<sup>㉔</sup>。

サムスの躍進の要因としては、大胆な戦略変更や危機への迅速な対応、部門間・グループ間・社外との円滑な連携、徹底した顧客重視があげられる。さらに、リーダーシップによる危機感の醸成、インセンティブ制度、成果主義、大胆な投資戦略などをあげることができる<sup>㉕</sup>。サムスグループ第二代会長李健熙氏、現在サムスグループを事実上率いるのは健熙氏の長男李在鎔(1968年生まれる)副会長である。

#### b. 現代自動車

現代自動車は、1967年に設立された。1968年、(米)フォードとライセンス生産契約を締結。1975年、(日)三菱自動車などが資本参加。1998年、起亜自動車を買収、インド工場完工。2000年、現代財閥から独立。2002年、(中)北京に合弁会社を設立。2005年、(米)アラバマ工場を完工。2008年、チェコ工場で生産開始。2011年、ロシア工場で生産開始。また国内でも積極的な展開を図ってきた<sup>㉖</sup>。

現代自動車グループの世界販売台数は、2009年の278万台から、2011年には前年比15%増の660万台(世界5位)へと拡大した<sup>㉗</sup>。鄭夢九は1998年第二代会長現代自動車グループ会長就任、現在も会長である。

#### c. SK

韓国の大手財閥SKグループを創業家出身の総帥として率いる。父親の死去に伴って37歳だった崔泰源氏がトップ(会長)を継承し、約20年間でグループの資産総額を韓国5位から3位に引き上げた。2012年には経営再建中だった韓国半導体大手、ハイニックス半導体を買収した。門外漢だった半導体の知識を一から学んで買収に備えたという。エネルギーと通信が主体だったグループの収益の柱に、サーバーの記憶媒体に使うメモリーを加えた。SKは韓国財

閥3位に成長している。現任SKグループ会長崔泰源氏57歳。

#### d. ポスコ

韓国政府は鉄鋼産業の重要性を認識し、1968年、浦項製鉄を創立し国営企業として運営を開始した。1973年、日本の八幡製鉄及び富士製鉄(現新日鉄住金)と日本鋼管(現JFEスチール)からの技術導入により、浦項総合製鉄所第1期設備が竣工した。1985年、全羅南道光陽市に光陽製鉄所第1期設備に着手した。浦項総合製鉄所は、2000年に完全民営化され、2002年に社名をポスコに変更した<sup>㉘</sup>。

2011年、ポスコ直営の海外コールセンターは、①中国：天津市、重慶市、広東省、江蘇省、浙江省、安徽省、山東省、遼寧省、②日本：九州、中部・関西・関東地方、③東南アジア：タイ、フィリピン、ベトナム、インドネシア、マレーシア、インド、④欧州：スロバキア、スロベニア、ポーランド、⑤北米：メキシコ、アメリカに設置されている。

ポスコは、①鉄鋼を中核にニッケルなどの素材とクリーンエネルギーを成長エンジンとする、②鉄鋼は自動車やエネルギーなど高収益製品の販売を強化することを経営方針の中核に置いている。ポスコ経営者鄭俊陽、1948年生まれる。2008年-2009年ポスコ社長、2009年以來ポスコ会長兼CEO。

#### e. LG

1947年、LGの前身である樂喜化学工業社が創立された。1960年代、朴正熙元大統領の民営企業を全面的に支援する政策もあり、LGグループは韓国最大の企業に成長した。2012年、LGは子会社52、業務領域は化学、エネルギー、電機、電子、機械、金属、貿易サービス、金融、公共事業、スポーツ、文化など多方面に及んでいる<sup>㉙</sup>。現在LGグループの第四代会長は具光謨氏である。

#### f. ロッテ

1947年の(日)東京でのガム製造を嚆矢とする。翌年、ロッテを設立し、戦後の復興と経済成長の波に乗って事業を拡大してきた。

1965年、日韓国交正常化が実現すると、翌年、韓国でロッテ製菓を設立し韓国への進出を果たした。1970年代には韓国最大の食品会社に成長しただけでなく、ホテルや小売業へも事業を多角化し、さらには石油化学や建設業などへも展開している<sup>54</sup>。ロッテグループの業務領域は食品、流通、金融、化学など多方面に及び、国内外の企業を積極的に買収し規模拡大を図ってきたが、特に化学分野では世界規模を追求しその存亡をかける<sup>55</sup>。ロッテは韓国財閥グループの5位である。ロッテグループ名誉会長重光武雄（韓国名 辛格浩）氏、会長は次男重光昭夫（韓国名 辛東彬）氏である。

#### g. 大韓航空

大韓航空は、航空機の設計、製造、生産、整備、性能向上に携わる航空宇宙産業部門を有している。1980年代から、ボーイングやエアバスの航空機の設計、開発、製造への参画をスタートさせ、B787、B737MAX、A320neo、A330neo、A350XWBの部品を生産供給している。大韓航空の航空機製造事業は航空機の性能向上にも貢献している。最先端の設備で次世代航空機の電子部品の性能検査や点検を実施するとともに、航空ITシステムの中核技術である制御システムとナビゲーションの開発を推進している。大韓航空会長兼CEO趙亮鎬である。

#### h. ハンファ

ハンファは企業買収により急成長している。ハンファは太陽光発電、金融、化学、防衛、流通の分野を事業の柱としている。太陽光発電分野については、2010年、中国企業を買収して新規参入し、2012年には（独）Qセルズを買収して世界トップレベルの生産規模となり、収益性も改善している。サムスングループから化学メーカーを買収している。

(以下次号)

#### 注

- ① 『ARCレポート（韓国）』 2015年2月号
- ② 『エコノミスト』 2005年6月30日 「過熱する韓国の技術金融 中小・ベンチャー企業に資金供給 高度な技術力の価値を評価」 宮本拓人
- ③ 『週刊東洋経済』 2011年7月2日 「開学24年で世界ランク28位 ノーベル賞が目標 ポスコがつくった工科大学」 李采炫
- ④ 『日刊工業新聞』 2008年10月17日
- ⑤ 『ARCレポート（韓国）』 2018年4月号
- ⑥ 『日本経済新聞』 2007年6月
- ⑦ 『ARCレポート（韓国）』 2018年4月号
- ⑧ 『ARCレポート（韓国）』 2018 / 2019
- ⑨ 『韓国経済がわかる20講』 裴海善著 明石書店 2014年6月30日初版
- ⑩ 『日刊工業新聞』 2012年10月26日
- ⑪ 『日刊工業新聞』 2012年10月31日
- ⑫ 『日本経済新聞』 2014年11月3日
- ⑬ 『CARGO OCTOBER』 2005年
- ⑭ 『日本経済新聞』 2015年4月21日
- ⑮ 『CARGO 物流総合紙』 2018年4月13日、『日本海事新聞』 2018年4月17日
- ⑯ 『ジェトロセンサー』 2013年6月号
- ⑰ 『ジェトロセンサー』 2015年6月号
- ⑱ 『日本経済新聞』 2013年1月15日
- ⑲ 『日経産業新聞』 2011年1月31日
- ⑳ 『週刊東洋経済』 2011年6月4日
- ㉑ 『NIKKEI BUSINESS』 2010年6月21日
- ㉒ 『ARCレポート（韓国）』 2018年4月号
- ㉓ 『日経産業新聞』 2012年7月10日
- ㉔ 『日本経済新聞』 2013年10月7日
- ㉕ 『日本経済新聞』 2014年7月21日
- ㉖ 『日経ヴェリタス』 2018年5月21日
- ㉗ 『日経産業新聞』 2011年9月27日
- ㉘ 『日本経済新聞』 2017年11月17日
- ㉙ 『読売新聞』 「多国籍企業」 2017年6月2日
- ㉚ 『日経ヴェリタス』 「韓国に何を学ぶか」 2010年4月20日
- ㉛ 『日本経済新聞』 2007年11月5日

- ③② 『ジェトロセンサー』 「韓国企業は成長戦略を模索」 2016年10月5日
- ③③ 『ジェトロセンサー』 「韓国若年層の活用が鍵」 石本和弘 2014年11月号
- ③④ 『日本経済新聞』 2017年11月3日
- ③⑤ 『日本経済新聞』 2017年6月16日
- ③⑥ 『NIKKEI BUSINESS』 2008年4月21日
- ③⑦ 『週刊東洋経済』 2013年7月13日
- ③⑧ 『日経ヴェリタス』 2015年5月10日
- ③⑨ 『週刊ダイヤモンド』 2016年10月31日
- ④⑩ 『日本経済新聞』 2016年12月28日
- ④⑪ 『ARCレポート (韓国)』 2018年4月号
- ④⑫ 『週刊東洋経済』 2016年11月19日
- ④⑬ 『日経産業新聞』 2014年10月7日
- ④⑭ 『日本経済新聞』 2014年1月26日
- ④⑮ 『エコノミスト』 2014年6月3日
- ④⑯ 『経済日報』 2010年2月6日
- ④⑰ 『Newsweek』 2017年12月19日
- ④⑱ 『エコノミスト』 2017年12月19日
- ④⑲ 『世界経済評論』 2011年1月2日
- ④⑳ 『日経産業新聞』 2011年1月31日
- ⑤① 『週刊東洋経済』 2012年5月12日
- ⑤② 『世界を疾走する韓国経済の裏側』 ビジネス社 小林英夫、李光宰著 2012年8月初版
- ⑤③ 『世界500強企業』 四川出版集團 華西都市報社編著 2014年1月版
- ⑤④ 『エコノミスト』 2015年10月20日
- ⑤⑤ 『ジェトロセンサー』 2016年10月号
- 6 『第四次工業革命』 (独) Klaus Schwab著 李菁訳 中信出版社 2016年6月第1版
- 7 『世界都市 サービス経済とグローバル化』 李清娟、蘭爛著 同濟大学出版社 2017年12月第1版
- 8 『世界科学技術創新センター建設研究』 高山著 人民日報出版社 2017年5月第1版
- 9 『国際科学技術発展報告』 中国科学技術部著 科学出版社 2005年7月第1版
- 10 『アジア先端科学技術企業の成長』 黄欽勇著 汕頭大学出版社 2005年5月初版
- 11 『外国経済史』 趙曉雷主編 東北財政大学出版社 2013年1月第1版
- 12 『世界経済地理』 陳才主編 北京師範大学出版社 2005年1月修訂版
- 13 『比較開発史』 何順果主編 世界図書出版公司 2002年8月第1版
- 14 『世界経済千年史』 (英) Angus Maddison著 伍曉鷹訳 北京大学出版社 2003年11月第1版
- 15 『国際経済貿易地理』 呂向生主編 東北財政大学出版社 2012年2月第1版
- 16 『世界経済貿易地理』 高茜、李保民主編 中国人民大学出版社 2013年9月第1版
- 17 『国際物流学』 遼宇鋒等編著 北京大学出版社 2007年7月第1版
- 18 『新時代の物流経済』 (日) 柴田悦子等著 凌宇訳 中信出版社 2013年9月第1版
- 19 『国際物流管理』 王昭鳳主編 電子工業出版社 2013年7月第1版
- 20 『物流戦略』 魏際剛編著 中国財富出版社 2013年11月第1版
- 21 『世界資源の真相』 (日) 資源問題研究会著 劉宗徳訳 新世界出版社 2010年12月第1版
- 22 『開発区の創新と発展』 金乾生著 経済科学出版社 2013年2月第1版
- 23 『アジアの財閥と業界地理』 藤原弘、田中恒雄編著 日本実業出版社 1998年6月第3刷
- 24 『手にとるようにアジアのことがわかる本』

## 参考文献

- 1 『韓国経済がわかる20講』 裴海善著 明石書店 2014年6月30日初版
- 2 『世界を疾走する韓国経済の裏側』 小林英夫、李光宰著 ビジネス社 2012年8月初版
- 3 『韓国』 董向榮編著 社会科学文献出版社 2005年10月第1版
- 4 『山東と日韓経済協力研究』 範振洪等主編 山東人民出版社 2005年12月第1版
- 5 『韓国企業の中国投資』 王志樂主編 中国经济出版社 1996年12月第1版

- 寺島春星著 かんき出版 1998年9月第1版
- 25 『アジア経済ハンドブック』 ぜんにちアジア研究会編 全日法規株式会社出版 1998年10月第1版
- 26 『アジア経済ハンドブック』 江橋正彦、小野沢純著 全日法規株式会社出版 2000年6月第1版
- 27 『新 アジアを読む地図』 大藪友和著 講談社 1998年4月第1版
- 28 『現代科学技術概論』 田育誠著 吉林科学技术出版社 1992年8月第1版
- 29 『科学技術史と当代科学技術』 劉青泉著 江西人民出版社 1999年6月第1版
- 30 『現代科学技術教程』 傅華、馬書春編著 華夏出版社 1999年9月第1版
- 31 『大科学技術時代』 肖飛編著 中国人民出版社 1998年第1版
- 32 『21世紀の先端技術』 三菱総合研究所編著 PHP研究所 1999年9月第1版
- 33 『アジア太平洋の国際経営』 丹野勲著 同文館出版 平成17年9月初版
- 34 『日本海事新聞』 「16-17年の中国海事経済」 田育誠稿 2018年5月10日
- 35 『国際経営論集』 第54号「21世紀国際貿易港湾発展の研究」(十) 田育誠稿2017年10月
- 36 『世界の500大企業』 華西都市報社編著 四川出版集团 2014年1月第1版
- 37 『世界と商売する』 「世界と商売する」 組著 中国財政経済出版社 2017年1月版
- 38 『主要工業国家近現代経済史』 穆良平編著 西南財政大学出版社 2005年5月第1版
- 39 『都市群と都市国際化』 魏達志等著 海天出版社 2006年1月第1版
- 40 『欧州経済史』 曆以寧著 中国人民大学出版社 2016年5月第1版
- 41 『ドイツ製造』 華璐等著 重慶出版社 2015年第11版
- 42 『国家級新区建設と産業発展』 盛毅等著 人民出版社 2016年12月第1版
- 43 『北大・清華の国際経済教育』 謝俊超編著 人民郵電出版社 2014年7月第1版
- 44 『企業文化』 楊月乾主編 人民郵電出版社 2017年1月第1版
- 45 『世界的大企業の経営』 劉世忠著 電子工業出版社 2013年3月第1版
- 46 『商業の王者』 (米) Stephen R. Bown著 孟昕訳 東方出版社 2017年第1版
- 47 『日本企業の経営に学ぶ』 孫科柳等著 中国電力出版社 2015年第11版
- 48 『日本経済の発展』 (日) 谷内満著 楊林生訳 江蘇人民出版社 2016年第1版
- 49 『アメリカ名門大学』 黄甦著 上海文化出版社 2013年12月第1版
- 50 『スタッフド極簡経済学』 (米) Timothy Taylor著 林隆全訳 湖南人民出版社 2015年2月第1版、2016年7月第3版
- 51 『シリコンバレー百年史』 (米) Arun Rao Piero Scaruffi著 閔景立等訳 人民郵電出版社 2016年9月第1版
- 52 『米国製造』 (加) Vaclav Smil著 李鳳海等訳 機械工業出版社 2014年10月第1版、2016年再版
- 53 『創業者』 (米) Michael D. Watkins著 徐卓訳 中信出版社 2016年8月第1版
- 54 『ザッカーバーグの商業秘密』 (米) Randi Zuckerberg著 謝天訳 中信出版社 2016年5月第1版
- 55 『ザッカーバーグ 世界の運営』 夢芝著 貴州人民出版社 2017年7月第1版
- 56 『Elon Musk (米) 伝』 陳一競著 新世界出版社 2017年3月第1版
- 57 『現代韓国経済』 環日本海経済研究所編 日本評論社 2005年4月第1版
- 58 『韓国経済の発展パラダイムの転換』 尹明憲著 明石書店 2008年2月初版
- 59 『韓国経済の真実』 「大企業の中心の成長」 ジェフ キム著 彩図社 平成27年6月第1版
- 60 『韓国経済の現在の課題』 環日本海経済研究所編 日本評論社 2010年3月第1版
- 61 『韓国の経済発展と在日韓国企業人の役割』 永野慎一郎著 岩波書店 2010年1月第1版