

## 21世紀国際貿易港湾発展の研究（十二）

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」シリーズ論文は二十一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<br>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                            |
| 第十二回目  | 21世紀韓国国際貿易港湾発展の研究2（今号）                        |
| 第十三回目  | 21世紀韓国国際貿易港湾発展の研究3<br>21世紀日本国際貿易港湾発展の研究1      |
| 第十四回目  | 21世紀日本国際貿易港湾発展の研究2                            |
| 第十五回目  | 21世紀台湾国際貿易港湾発展の研究                             |
| 第十六回目  | 21世紀香港・マカオ国際貿易港湾発展の研究                         |
| 第十七回目  | 21世紀中国上海・寧波国際貿易港湾発展の研究                        |
| 第十八回目  | 21世紀中国広州・深圳・北部湾国際貿易港湾発展の研究                    |
| 第十九回目  | 21世紀中国青島・連雲港・海西国際貿易港湾発展の研究                    |
| 第二十回目  | 21世紀中国天津・唐山国際貿易港湾発展の研究                        |
| 第二十一回目 | 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

本稿では、韓国国内の外資系企業、韓国企業の海外進出（海外進出概説、対外投資）、海外で活躍している韓国企業及び韓国の海事産業の発展（貿易輸出入、主要貿易相手国、海運発展戦略、商船船腹量、海事支援策、人材の育成、海運会社）について論述する。

キーワード 外資系企業、外国技術等の導入、外国人直接投資、技術導入、資本財輸入、外国人投資地域、経済自由区域企業、大韓貿易投資振興公社、外国人投資促進法、Invest Korea、外国人投資オンブズマン、免税特区、先端新素材、ICT融合、新エネルギー、高級消費財、バイオ・ヘルスケア、新成長産業支援活用分野、拠点移設、大邱国家産業団地、グローバル化、技術輸出、新興市場、環境関連産業、現地化戦略の拡大、海外派遣員制度、環黄海・技術交流会議、派閥企業、半導体、商船船腹量、韓国海洋大学、予備船員制度

## 21 世紀韓国国際貿易港湾発展の研究 2

### 2. 韓国国内の外資系企業

#### ①外国技術等の導入

韓国企業の発展の要因はその積極的な技術導入力にある。韓国企業は、1950年代から60年代にかけて日本企業が世界中の新しいアイデアを積極的に取り込み自社の技術力で量産体制にもっていったように、韓国企業は21世紀において積極的に世界各国のアイデアを取り込みそれを韓国流に改善し量産体制を確立しているのである。1997年以降、韓国

産業界は欧米からの技術導入に踏み切った。モノづくりという点では韓国得意の工場産業を活用することを積極的に心掛けた。さらに韓国企業は欧米で展開されているモジュール生産方式を積極的に導入するとともにそれを日本式の生産方式と結合させ、さらにそれを韓国が得意とする工場化することで韓国独自の生産方式を確立した。

韓国大手の技術導入事例としては次の様なものがある。2009年、韓国造船企業大手の大宇造船海洋は（米）デウインド社を5,000万ドルで買収した。風力タービンに関する技術の入手が狙いである。同年、サムスン重工業は

表1 外国人直接投資、技術導入及び資本財輸入の動向

単位：百万ドル

種 別	国 別	第1次計画 62～66年	第2次計画 67～71年	第3次計画 72～76年	第4次計画 77～81年	第5次計画 82～86年	第6次計画 87～91年
外国人 直接投資	日本	8.3	89.7	627.1	300.9	876.2	2,122.3
	米国	25.0	95.3	135.0	235.7	581.6	1,477.7
	その他	12.1	33.6	117.3	184.0	309.6	2,035.9
	総計	45.4	218.6	879.4	720.6	1,767.7	5,635.9
	件数	39	350	851	244	948	2,585
技術導入	日本	—	5.0	58.7	139.8	323.7	1,383.6
	米国	0.6	7.8	21.3	159.2	602.7	2,121.9
	その他	0.2	3.5	16.6	152.4	258.5	853.9
	総計	0.8	16.3	96.6	451.4	1,184.9	4,359.4
	件数	33	285	434	1,225	2,078	3,471
資本財 輸入	日本	148	1,292	4,423	14,269	20,673	54,641
	米国	75	472	1,973	6,219	12,434	33,098
	その他	93	777	2,445	7,490	17,871	33,213
	総計	316	2,541	8,841	27,978	50,978	120,952

表2 1990年代以降の  
外国人投資及び技術導入の動向

年	件数		金額 単位：百万ドル	
	技術導入	外国人投資	技術導入	外国人投資
1992年	533	445	851	895
1993年	707	458	946	1,044
1994年	430	646	1,277	1,317
1995年	236	876	1,947	1,948
1996年	189	967	2,297	3,203
1997年	173	1,056	2,415	6,971
1998年	92	1,402	2,387	8,858
1999年	83	2,104	2,686	15,545
2000年	80	4,145	3,063	15,256
2001年	74	3,341	2,643	11,286
2002年	60	2,409	2,722	9,093
2003年	62	2,568	3,237	6,471
2004年	44	3,077	4,148	12,792

米国企業から風力発電設備機械を受注し、韓国初の風力発電設備機械の輸出を実現している。同年、造船大手STX重工業は（日）原弘産がオランダに保有する全額出資子会社を24億ウォンで買収し、風力発電に関する技術を手に入してこれまで蓄積した技術をベースに韓国内風力発電事業のリーディングカンパニーを目指している。

## ②外資系企業の誘致

韓国は外国人投資促進法等により国内産業の国際競争力強化に必要な高度な技術を伴う事業や産業支援サービス業への外国人投資に対して法人税等の減免を実施している。その他、外国人投資地域や経済自由区域企業への入居企業に対しての減免措置もある。

韓国の投資誘致機関としては大韓貿易投資振興公社（KOTRA）がある。特徴としては、外国人投資促進法に基づき、KOTRA内にInvest Korea（行政手続きを含む対韓投資のワンストップ支援機関）及び外国人投資オ

ンブズマン（外国投資企業の苦情処理機能）を設置していることがあげられる。100名以上の所管政府職員が常駐し、コンサルティング、会計・税務・法務等分野別専門家による相談、住居・外国人学校・病院等の生活情報の提供をおこなっている。

韓国は免税特区をアピールし外資誘致に注力している。韓国は官民一体となって外国企業の誘致や新たな成長分野への重点投資を打ち出している。政府は税制優遇を受けられる経済特区や工業団地に進出するメリットを積極的にアピールし、次世代の成長を担う環境分野の強化も打ち出している。こうした動きは半導体や液晶パネルなどで世界シェアを拡大してきた韓国のモデルになっている。

韓国政府は近年、先端新素材、ICT融合、新エネルギー、高級消費財、バイオ・ヘルスケアの5大新産業分野を中心に、設備投資やR&Dに対する金融、税制支援を拡大している。産業分野において先進国との技術格差が縮んだ韓国は高度なスキルを有する人材も多く、アジア初のグーグルキャンパスが設立されるなど、優秀な創業環境が整備されていることでも評価が高い。

韓国政府は外国への投資誘致活動を強化しその知力を広く世界に発信していくために、「Global Link to Success」というスローガンを発表している。スローガンが示しているのは、韓国が外国企業とのパートナーシップ、利益、繁栄に向けた連携の輪（Link）となるべく注力すること、そしてそのための支援を惜しまないことである。韓国への投資、それは事業拡張よりも優先されるべきグローバルビジネス成功に向けてのファーストステップといえる。新成長産業支援活用分野は、エネルギー新産業、ESS、バイオ・ヘルスケア産業、高級消費財産業、物流産業などである。

## ③韓国に対する外国の直接投資

韓国に対する日本企業の直接投資は近年堅調に推移している。韓国の消費市場を念頭に

置いた日本企業の韓国進出が活発化したためである<sup>56)</sup>。日本企業への対韓直接投資は2007年を底に増加傾向にある。2010年は20億ドル、2012年は45億ドルと過去最高を記録している。

2016年、韓国在留の日本人数は3万8,000人、日系企業拠点数は700である。

韓国に対する外国企業の直接投資は、1970年代の重化学工業化の発展段階において資金・設備などでの投資が見受けられたものの、1998年以降は、投資環境の整備が進んだことにより投資額は1995年の19.5億ドルから1999年には155.5億ドルに急増している。2012年、直接投資額は、162.8億ドルで、うちアジア太平洋州54.3% (88.4億ドル)、アメリカ27.1% (44.0億ドル)、EU 18.2% (29.6億ドル)、その他0.4% (0.8億ドル) となっている。2014年、直接投資額は、アメリカ50.1億ドル、カナダ36.0億ドル、日本24.8億ドル、オランダ23.8億ドル、ルクセンブルク19.2億ドル、シンガポール16.7億ドルである。2015年は200億ドル台に達した。

2013年、直接投資残高はEUが34.3% (619.5億ドル) と最大で、次いで日本26.8% (485.1億ドル)、アメリカ18.1% (327.6億ドル) である。その他は、東南アジア138.1億ドル、中国55.4億ドル、中南米30.2億ドル、中東23.0億ドルである。2008年のシェアは、アメリカ23.6%、日本22.4%であるので、アメリカのシェアが大きく低下した一方、日本は拡大している<sup>57)</sup>。

#### ④日本企業の韓国への進出

韓国への日本企業の拠点移設が加速している。最大の目的は成長著しい韓国企業向け需要の取り込みである。拠点移設を促す主たる要因としては日本と比較した場合の低廉な韓国の生産コストがあげられる。すなわち、低率な法人税 (実効税率: 日本40%、韓国24%)、低廉な人件費、低廉な電力コスト (韓国の産業用電力料金は日本の半分)、韓国政府の外資企業優遇政策などである<sup>58)</sup>。

世界市場における韓国企業の躍進は近年目覚ましい。韓国のメーカーは半導体、液晶、

携帯電話、自動車、造船などの分野で世界トップクラスのシェアを占めるなどプレゼンスを大きく高めてきている。

2011年以降、日本企業の韓国進出事例を見ると、東レ、旭化成ケミカルズ、三菱レーヨン、日鉱日石エネルギー、日立物流、住友ゴム、住友化学、宇部興産、ソフトバンクテレコム、アルバック、オリックス、DENA、日立プラントテクノロジー、三菱化成、KDDIなどがある。日本以外では、(英) TESCO、(独) WILOSEなどである。

大邱国家産業団地内に日本企業専用の「JAPAN ZONE」がある。日本企業の大邱への概ねの進出プロセスは、①大邱市・大邱広域市投資政策官室との協力、②永進専門大学・永進専門大学韓日企業支援センターとの協力、③大学内事務室・開発室入居、④大学内工場での小規模生産、⑤大邱国家産業団地での大量生産である。

### 3. 韓国企業の海外進出

#### ①海外進出概説

##### a.

韓国では、1990年代にグローバル化が進展し、外国人投資を奨励する方向で政策基調の転換が進められてきた。ちなみに韓国は外国技術を導入するだけでなく、海外への技術輸出もおこなっており、特に近年はその実績を順調に伸ばしている。韓国企業は1978～1995年の間に累計で660件、4.8億ドルの技術輸出をおこなったが、2004年にはこの18年間の累計をはるかに上回る420件、1.1億ドルの実績を記録し、韓国企業の海外進出の勢いは旺盛である。韓国の経済成長を牽引するのは活躍の舞台を世界に求める企業である。韓国企業は新興市場や環境関連産業にも積極的に取り組み一層の成長を目指している。韓国内は決して大きな市場でないのに、企業の成長には海外市場開拓が不可欠であり、韓国企業は中国、インドを中心に海外展開を拡大し

表3 大邱に進出した主な日本企業

企業名（進出形態）	事業内容	進出年
日華化学（合弁）	化学製品	1972年
NOK（合弁）	自動車部品	1978年
オーエスジー（合弁）	機械、切削工具	1985年
日立金属（合弁）	自動車部品	1987年
住友電工（合弁）	自動車部品	1987年
THK（合弁）	組立金属	1991年
日鍛バルブ（合弁）	自動車部品	1995年
日立国際電気（100%子会社）	各種計測機器	1999年
大豊工業（100%子会社）	自動車部品	2001年
日本電気（合弁）	電気電子	2002年
スタンレー電気（合弁）	自動車部品	2003年
トピー工業（合弁）	機械設備	2007年
ダッソー・システムズ（100%子会社）	ビジネスR&D（工学研究開発）	2010年
住友化学（合弁）	LED素材	2011年
中村留精密工業（100%子会社）	工作機械	2011年

新興国市場で躍進している<sup>59)</sup>。

b.

韓国企業の躍進の秘密は輸出を国策とする現地化戦略の拡大にある。韓国企業は進出以前にしっかりと市場調査を実施している。

c.

日本、韓国、中国における居住状況を見ると、日本人130万人、韓国人300万人（うち120万人は中国居住）、中国人500万人である。韓国は現在海外雄飛の最盛期といえる。その理由は、韓国人の著しい上昇志向にある。1960年代までは韓国人が海外に居住する最大の理由は自由と豊かさを求めてのものであった。1970年代以降も韓国人の海外へ向かう潮流の勢いは衰えていない<sup>60)</sup>。そうした流れのなかでエリートとして活躍し著名人となった韓国人が多数存在する。前国連事務総長潘基文氏、世界銀行総裁金庸氏は代表的人物である。そのほか日本ではソフトバンク社長の孫正義氏、ロッテのオーナー辛格浩氏（日本名重光武雄）は日本の経済界で成功した代表的人物である。

d.

韓国企業が新興国で強い要因は、中国・インド・中南米などの新興国市場への攻略方法に特徴がある。すなわち、①英語、中国語、スペイン語など現地の言語を積極的に学習して現地と深いつながりを図っている。②海外へ赴任する社員には厚い処遇をおこなっている。韓国では単身赴任は好まれず、また企業側も許可しないことが多い。十分な広さの家と車、年間2万ドルかかるといわれる子供たちの教育費も企業が全額負担する。こうして家族全員が現地に赴くことにより社員は現地での仕事に安心して集中できるうえ、家族が情報源となりその国の生活様式などの理解を深められるメリットもある。そして海外での成果が本国での昇進に必ずつながるので社員は海外赴任を厭わない。③海外派遣員制度と呼ばれる日常業務から外れ徹底した赴任地研修をおこなう制度もある。衣食住などその国のライフスタイルを研究し、その成果が製品開発やマーケティングの教科書になるシステムである<sup>61)</sup>。

#### e. 環黄海経済・技術交流会議の開催

これは、(日)九州、中国、韓国の環黄海地域において経済・技術産業の一層の緊密化を図るため関係政府機関、自治体、経済団体などが一堂に集い、環黄海地域の相互発展の在りかた、相互交流の円滑化と拡大方策などについて協議することによりマルチの交流ステージを確立し、貿易・投資・技術交流などの実体経済の推進による環黄海経済圏の形成を目指すものである。2001年、第1回会議が(日)福岡市において開催され以降毎年開催されている。主な内容は、a. 会議の実施(九州、中国、韓国による交流プログラムの提案、事業実施の合意形成、連携・協力体制の構築)、b. 環黄海地域における国際共同研究の実施、c. 環黄海地域におけるインターネットの推進、d. 環黄海地域における商談会や貿易投資ミッションの実施である。2005年の成果としては次のような報告がある。a. 技術交流については環黄海地域での共同研究促進のために、(日)九州工業大学の脳型ロボット研究開発を(韓)浦項工科大学等が支援した。b. 人材交流については環黄海地域インターネットモデル事業推進のために、大学や留学生、企業などを対象に実態調査を実施した。c. 貿易・投資については企業間交流の重要性に鑑み、九州、韓国側が中国から詳細な計画の提示を受けて、遼寧省開発区とのビジネス商談会の開催や環境分野・IT分野などのミッションを実施した。(九州経済産業局『九州アジア国際化レポート』2005年 112頁)

#### ② 対外投資

韓国企業の対外投資は2000年代後半に急増している。大規模生産拠点の設立、資源開発、非製造業の海外進出などが相次いだためである。地域別にはアジア向けが引き続き全体の4割を占めている<sup>68)</sup>。韓国企業の対外投資は北米向けのシェアは1990年代の3割前後から2000年代以降は2割ほどになっているが、これは新興国への進出が拡大したためであ

る。韓国企業の対外投資額は1990年10億<sup>ドル</sup>、2000年50億<sup>ドル</sup>、2010年250億<sup>ドル</sup>、2011年264億<sup>ドル</sup>(うちアジア110億<sup>ドル</sup>、北米72億<sup>ドル</sup>、EU36億<sup>ドル</sup>、中南米23億<sup>ドル</sup>、大洋州15億<sup>ドル</sup>、中東2億<sup>ドル</sup>、アフリカ3億<sup>ドル</sup>)である。2010～2013年の主要地域のシェアは、アジア42.3%、北米22.0%、EU17.4%、中南米9.3%である。

2013年、韓国企業の対外投資額は306億<sup>ドル</sup>で、①アジア：112億<sup>ドル</sup>(うち中国50億<sup>ドル</sup>、ベトナム11億<sup>ドル</sup>、日本6億<sup>ドル</sup>)、②北米：63億<sup>ドル</sup>(うち米国58億<sup>ドル</sup>)、③EU：55億<sup>ドル</sup>(うちオランダ15億<sup>ドル</sup>、英国6億<sup>ドル</sup>)、④中南米：40億<sup>ドル</sup>(うちブラジル5億<sup>ドル</sup>)、⑤大洋州：28億<sup>ドル</sup>(うちオーストラリア22億<sup>ドル</sup>)、⑥中東：4億<sup>ドル</sup>、⑦アフリカ：1億<sup>ドル</sup>が主なものである。産業別では、①製造業：95億<sup>ドル</sup>(シェア31.1%、前年比20.4%増)、②金融保険業：78億<sup>ドル</sup>(同25.5%、同46.7%増)、③鉱業：61億<sup>ドル</sup>(同20.1%、同15.6%減)、④卸・小売業：18億<sup>ドル</sup>(同6.1%、同21.1%増)、⑤不動産・賃貸業：18億<sup>ドル</sup>(同6.1%、同75.8%増)、⑥科学技術支援：10億<sup>ドル</sup>(同3.3%、同65.8%減)、⑦農林水産業：8億<sup>ドル</sup>(同0.3%、同0.3%減)が主なものである<sup>69)</sup>。2014年は305億<sup>ドル</sup>であり、地域別では北米、中南米などは増加したが、アジア、EUは減少した。2016年は352億<sup>ドル</sup>であり日本は601億円である<sup>70)</sup>。

#### ③ 中国、インド、ASEAN、中南米等における韓国企業

##### a. 中国における韓国企業

2011年、中国における韓国企業数は1万8,000社、投資額は950億<sup>ドル</sup>である。

2004年末の韓国企業の対中国製造業投資額は75.5億<sup>ドル</sup>(うち電子通信設備13.3億<sup>ドル</sup>、繊維・アパレル10.2億<sup>ドル</sup>、石油化学9.05億<sup>ドル</sup>、輸送機械9.00億<sup>ドル</sup>)である。地域別では山東省が最大で、次いで江蘇省、北京市、天津市となっている<sup>71)</sup>。

山東省は、地理的優位性が高いこと、伝統

的に人と文化の優位性が高く、相互補完する経済の優位性もあって双方の緊密な経済貿易交流が続いている<sup>66</sup>。特に青島は韓国の仁川との間を20時間で結ぶ船舶が就航し往来が活発である。青島在住の韓国人数は5万人を超えている。業種では繊維・アパレル分野が中心で原料を韓国から求め、低廉な人件費で製造した製品を韓国、その他の国に輸出する形態が多い。近年、山東省と韓国の経済貿易関係はますます発展している。同省は韓国企業の投資が最も多く5,800社が進出している。

江蘇省は、電気・電子関連分野への投資が多く、大企業の大規模投資が多い。サムスン電子は蘇州に4カ所の産業拠点をもち、半導体、ノートパソコン、LED、冷蔵庫や電子レンジなどの白物電気製品を生産している。LGエレクトロニクスは南京にある3カ所の拠点でディスプレイなどを生産している。大企業に部品を供給する中小企業の進出も続いている。上海を含む華東地域から中国国内市場への有力なアクセス拠点となっているため国内販売を狙った投資も増加している。

北京市に投資している代表的なメーカーは現代自動車である。2002年、工場を設立し、ソナタ、アバンテなどの乗用車モデルを生産、販売している。ソナタは北京市内のタクシー需要に食い込むなど、そのプレゼンスを急速に高めている。2004年の20万台から2008年には60万台に生産を拡大している。現代自動車と同時に進出した部品メーカーは数十社に上る。北京市にはこのほか中国事業の統括権能を持つ事務所が多く設立されている。

現代自動車は中国市場開拓を加速している。重慶に乗用車工場を新設するほか、トラックなど商用車の新工場を稼働させている。

天津市にも電気・電子関連の企業が多く進出している。サムスン電子はカラーテレビやビデオカメラ、携帯電話を製造している。関連部品メーカーも数十社進出している。LGエレクトロニクスはエアコンや電子レンジ、現代電子はモニター周辺機器を製造している。

完成品メーカーとともに部品メーカーが進出するケースも多い。この形態について韓国貿易協会貿易研究所は韓国企業の対中国投資戦略の一つに「現地完結型生産体制の構築」があると指摘している。単なる組み立てから完成品と部品の一貫生産、販売から研究開発(R&D)までを中国国内でおこなうように事業内容を変える企業が増加している<sup>67</sup>。

2018年、韓国は江蘇省塩城、山東省煙台、広東省惠州に中韓産業パークを設立している。

同年、韓国のLG集団傘下のLG化学は江蘇省無錫に進出している。合併会社を設立し、自動車バッテリーの正極材プロジェクト、リチウム電池の進エネルギー材料製造、コバルト材料の加工などをおこなっており、2020年、量産を開始する予定である。

中・韓企業は新興国市場のみならず欧米市場でもその存在感を高めている。韓国企業と中国企業とを比較すると、韓国企業はサムスングループ、現代グループ、LGグループ、ポスコグループというように財閥企業の企業集団に集約されている傾向がある。これに対して中国企業は既存の大手企業は出自が国営であるもの、あるいは現状でも国有であるものが多く、韓国のように集中して財閥を形成していない。自動車部門は上海汽車集団、第一汽車集団、東風汽車集団、長安汽車集団、鉄鋼部門は宝武鋼鉄集団、建設部門は中国建設工程などの有力企業が存在している。

#### b. インドにおける韓国企業

韓国企業のインドでの活動は製造業が中心である。特に家電と自動車での存在感が大きい。近年、流通業でテレビショッピング事業が注目を集めている<sup>68</sup>。

2012年までの韓国企業の対インド直接投資累計額は26.7億ドルで、うち84%が製造業である。1995年にサムスン電子、1996年に現代自動車、1997年にLGエレクトロニクスなどの大手メーカーが生産拠点を設立しインド市場へ進出したことで本格化した。これら

の大手メーカーと協力関係にある韓国の部品メーカーも続々と進出している。その他、物流やマーケティング企業など、主に韓国企業を支えることを目的とした製造関連企業の進出も増加している。サムスン電子はニューデリーと南部のチュンナイで2カ所の工場を運営し、LGエレクトロニクスはムンバイ周辺に2カ所の工場を運営している。

現代自動車は、日系マルチ・スズキに次ぐ自動車売上げを記録している<sup>69</sup>。

2017年1～3月、インドにおけるスマホ市場は、サムスン電子が3割近くを占め、中国の小米、VIVO、OPPOなどの企業を抑えてトップである<sup>70</sup>。

#### c. ASEANにおける韓国企業

韓国企業の対ベトナム直接投資は、1992年の韓国・ベトナム国交正常化以降、飛躍的に増加している。1992年8件、1,600万ドルが2006年276件、5.8億ドルの増加である。2006年、国・地域別でも韓国が圧倒的にトップを占めている。2016年、韓国は投資件数で4年連続、認可件数でも3年連続トップである。

韓国がベトナムに進出した理由としては、①中国に比べて人件費がより低廉であること、②韓国とベトナムは儒教的な文化をベースとする同型性を有すること、③ベトナムの国内市場は豊かな将来性が見込めること、④ベトナムは教育水準が高く若くて優秀な人材を確保しやすいこと、⑤ベトナムは他のASEAN諸国と比べて韓国からの原材料調達能力に優れており、中国の大市場にも近接し

ていることなどがあげられる。

2013年までの韓国企業の対ラオス直接投資累計額は、79社、2.1億ドルである。自動車ビジネスを中心にラオス最大の企業に成長した韓国企業がコロオグループである。

韓国企業は製造業、鉱業を中心にミャンマーに進出している。低廉な人件費の活用と市場開拓が主要な進出動機である。ミャンマーで最もビジネス展開を図っているのが大宇インターナショナルで、資源開発、工業団地開発などをおこなっている。今後、インフラ整備などの分野で日本と韓国の企業の連携が期待されている<sup>71</sup>。

#### d. 中南米における韓国企業

2008年、(日)三井物産はメキシコ電力庁から液化天然ガス受け入れターミナルの運営事業権を獲得した。三井物産は韓国ガス公社・(韓)サムスン物産との共同出資による事業公社を設立した。(韓)サムスンエンジニアリングが設計、調達、建設をおこなった。

2016年、韓国企業の投資案件は、①メキシコ:暁星(繊維業)5,400万ドル、OCIソーラー(太陽光発電)4,000万ドル、ハンファ先端素材(自動車先端素材製造)2,000万ドル、②中米カリブ:ポスコ(発電所)6.5億ドル、③ブラジル:現代自動車(自動車製造)1.3億ドル、サムスン(電気・電子)2.1億ドル、韓国ガス公社(資源エネルギー)6億ドルである<sup>72</sup>。

#### e. その他

カナダへの韓国・中国共同によるビジネス参入の例としては、韓国・中国の政府系企業によるオイルサンド油田への大規模投資やサムスン物産による風力・太陽光発電プロジェクトへの大型投資がある。2009年、韓国石油会社がオイルサンド権益や石炭、メタン鉱区を保有するハーベストエナジーを4億ドルで買収している<sup>73</sup>。

2014年、(米)ラスベガスで世界最大の電子機器見本市「コンシューマー・エレクトロニクス・ショー(CES)」では、韓国のサムスン電子、LGエレクトロニクス、中国のハ

表4 国・地域別対ベトナム直接投資状況  
2016年

国・地域	投資件数	認可額
韓 国	1,263	68.96億ドル
日 本	574	25.10億ドル
シンガポール	309	21.23億ドル
中 国	358	17.06億ドル
香 港	228	16.26億ドル



イセンス（家電）、ファーウェイ（携帯電話）など韓中の企業が存在感を示している<sup>76)</sup>。

2017年、韓国文在寅大統領訪米時、韓国大手52社が5年以内に、130億ドルを米国に投資すると表明している。主な企業の投資は、①サムスン電子3.8億ドル（サウスカロライナ州に家電工場建設）、②現代自動車31億ドル（環境車、自動運転技術開発）、③SK44億ドル（GE系と提携してシェールガス開発）、④LGエレクトロニクス2.5億ドル（テネシー州に家電工場建設）、⑤CJグループ10.5億ドル（工場建設等）である<sup>75)</sup>。

2013年、韓国とロシアはシベリア開発について協力することを合意している<sup>76)</sup>。

2016年、韓国とイランはインフラや石油、医療分野などでの経済協力を合意している。主な内容は、①イスファハン～アワーズ間の鉄道建設と車両供給、ベヘシュドアバド貯水ダム・導水路建設、②イラン南部バフマン製油施設の第一次建設、イラン～オマーン間の海底パイプライン建設、③（アーチ型コンクリートダム）バクティアリ水力発電所建設、④6カ所の病院建設である<sup>77)</sup>。

#### ④海外で活躍している韓国企業

##### a. 現代自動車

現代自動車の海外生産台数は、2007年91.1万台、2008年111.7万台、2009年149.3万台、2010年188.2万台、2011年218.2万台である。2014年、国内販売台数は146.3万台、輸出台数は306.3万台で中国を中心に拡大している<sup>78)</sup>。2014年、現代自動車の生産は中国105万台、インド60万台、米国34万台、トルコ20万台、スロバキア30万台、チェコ30万台、ロシア20万台、ブラジル15万台である。

また東南アジアの建設市場で韓国のゼネコンの存在感が高まっている<sup>79)</sup>。

##### b. LGエレクトロニクス

LGエレクトロニクスは世界各地に100カ所の拠点を展開する国際企業に成長している。中国が最大の販売先であり、2008年の

売り上げは前年比18.4%増の63億ウォンである。同社が重視するのは現地化である。中国では労働者の99%を現地で採用し、部品の88%以上を現地調達している。

##### c. ロッテグループ

ロッテグループが食品、流通、ホテルなどの分野での市場開拓を図っている。2018年、売上高200兆ウォンをめざし、サムスンなど巨大企業の仲間入りを目指す<sup>80)</sup>。

2013年の主要な進出状況は、①中国：大型スーパー104、デパート4、食品スーパー13、映画館11、製菓工場4、飲料工場2、石油化学工場4、②インドネシア：大型スーパー36、デパート1、石油化学工場1、③ベトナム：大型スーパー6、ハンバーガー店178、映画館11、ホテル1、④ミャンマー：ハンバーガー店2、飲料工場2である。

##### d. 新韓金融

韓国最大の金融機関である新韓金融がアジア進出を図っている。ベトナムでは拠点を広げ、インドネシアでは地元銀行を買収している。2015年12月期の連結ベースの総資産は370兆ウォンである。2016年、新韓金融グループのアジアへの進出状況は、インドネシア60、中国17、ベトナム14、日本10、カンボジア5、インド4、香港2、シンガポール1、フィリピン1、ミャンマー1、カザフスタン1、ウズベキスタン1である<sup>81)</sup>。

## Ⅳ. 韓国の海事産業の発展

### 1. 貿易輸出入、海運の発展

#### (1) 貿易輸出入

##### ①貿易輸出入

輸出主導の経済成長で韓国型成長モデルを打ち立てた2000年代、韓国の輸出はGDPの約5割を占めている。外航海運の荷動き量は、1996年の4億4,100万トンが2011年には10億6,900万トンに増加している。

#### a. 主要大口商品輸出入量

韓国の輸出入量を主要な大口商品別に見ると、2012年：自動車輸出317万台、2013年：鉄鉱石輸入6,337万トン（世界3位）、2015年：鉄鉱石輸入7,328万トン（同3位）、原油輸入1億3,800万トン（世界シェア6.4%）、2015年：石炭輸入1億2,700万トン（世界シェア10.2%）、2016年：トウモロコシ輸入1,030万トン（世界4位）である。

#### b. 輸出入額

2008年、韓国の輸出額は4,220億ドル（世界12位）、輸入額は4,352億ドル（同10位）である。2010年、世界の輸出額のトップ5は、1位中国1兆5,804億ドル（世界シェア10.6%）、2位米国1兆2,776億ドル（同8.6%）、3位ドイツ1兆2,061億ドル（同8.1%）、4位日本7,717億ドル（同5.2%）、5位オランダ5,671億ドル（同3.8%）で、韓国は7位4,422億ドル（同3.0%）である。輸入額のトップ5は、1位米国1兆9,681億ドル（世界シェア12.8%）、2位中国1兆3,939億ドル（同9.1%）、3位ドイツ1兆593億ドル（同6.9%）、4位日本6,940億ドル（同4.5%）、5位フランス5,947億ドル（同3.9%）で、韓国は10位4,303億ドル（同2.8%）である。2011年の輸出額は5,552億ドル、輸入額は5,244億ドル、2012年の輸出額は5,478億ドル、輸入額は5,195億ドル、2013年の輸出額は5,596億ドル（電子製品、鉄道車両、鉱物製品、化学製品、プラスチック製品。主要輸出先は米国（シェア47.8%）、中国（同26.1%）、シンガポール（同6.2%）、香港（同4.9%）、日本（同3.9%））、輸入額は5,156億ドル（鉱物製品、化学製品、鉄鋼製品、機械。主要輸入先は日本（シェア51.9%）、中国（同16.1%）、カタール（同8.1%）、サウジアラビア（同7.3%）、米国（同5.0%））である。

2014年、韓国の輸出額は前年比2.3%増の5,727億ドルである。主要品目は、半導体、鉄鋼製品、船舶、海洋構造物、無線通信機器・部品などである。特に半導体は輸出増加寄与率が42.2%と大きく牽引役を果たした。鉄鋼製品は米国向けが中心である。船舶、海洋構

造物はドリルシップ（掘削船）、LNG船などの高付加価値船が寄与した。無線通信機器は携帯電話が減少したが、韓国企業の海外生産拡大によりベトナム向け、中国向けを中心に携帯電話部品が増加した。海外での韓流ブームの拡大を受けて中国、台湾、香港、タイなどアジアを中心に化粧品が急増した。同年、韓国の対日輸出額は321.8億ドルである。主要品目は、石油製品64.6億ドル、鉄鋼板21.2億ドル、無線通信機器20.1億ドル、半導体18.8億ドル、金・銀・白金9.5億ドル、自動車部品8.8億ドルである。対日輸入額は537.6億ドルである。主要品目は、半導体42.8億ドル、鉄鋼板33.6億ドル、プラスチック製品28.3億ドル、基礎留分26.5億ドル、半導体製造装置20.8億ドル、光学機器18.1億ドルである。

2015年、世界主要国の輸出額は、1位中国2兆2,805億ドル、2位米国1兆5,026億ドル、3位ドイツ1兆3,302億ドル、4位日本6,251億ドル、5位韓国5,268億ドル（主要品目は、集積回路521億ドル、自動車417億ドル、石油製品306億ドル、無線通信機器298億ドル、自動車部品230億ドル、船舶215億ドル）である。輸入額は、1位米国2兆2,482億ドル、2位中国1兆6,018億ドル、3位ドイツ1兆504億ドル、4位日本6,483億ドルで、韓国は7位4,365億ドルである。

2016年、世界主要国の輸出額は、1位中国2兆1,397億ドル（世界シェア13.7%）、2位米国1兆4,538億ドル（同9.3%）、3位ドイツ1兆3,358億ドル（同8.5%）、4位日本6,448億ドル（同4.1%）、5位韓国5,357億ドル（同3.2%）である。輸入額は、1位米国2兆2,501億ドル（世界シェア14.2%）、2位中国1兆5,924億ドル（同10.1%）、3位ドイツ1兆564億ドル（同6.7%）、4位日本6,076億ドル（同3.8%）で、韓国は9位4,436億ドル（同2.6%）である。

2017年、日本の対韓国輸出の主要品目は、機械2兆5,087億円（シェア42.0%）、集積回路2,751億円（同4.6%）、鉄鋼4,485億円（同7.5%）、有機化合物3,320億円（同5.6%）、科学光学機器2,803億円（同4.7%）、石油製品1,381億円（同2.3%）、無機化合物961億円

(同1.6%)で、輸入の主要品目は、機械9,445億円(シェア30.0%)、石油製品3,366億円(同10.7%)、鉄鋼3,282億円(同10.4%)、金属製品1,062億円(同3.4%)、自動車部品836億円(同2.7%)である。

#### c. 韓国・中国・日本の貿易依存度比較

2014年は、韓国：輸出40.6%、輸入37.2%、中国：輸出22.2%、輸入18.6%、日本：輸出14.2%、輸入16.8%であり、2015年は、韓国：輸出38.1%、輸入31.6%、中国：輸出20.3%、輸入15.0%、日本：輸出14.3%、輸入14.8%であり、2016年は、韓国：輸出35.1%、輸入28.8%、中国：輸出18.7%、輸入14.1%、日本：輸出13.1%、輸入12.3%である<sup>83)</sup>。

#### d. 韓国・中国・日本の旅客輸送

韓国—中国間のフェリーの運航は多い。中国側の港湾は青島港(山東省)、日照港(同)、煙台港(同)、威海港(同)である。福岡—釜山間の所要時間は高速船で約3時間である。

### ②主要貿易相手国

2000年以来韓国の主要貿易相手国は中国、米国、日本などである。

2009年、韓国の主要貿易相手国・地域は、中国(シェア20.5%)、日本(同10.4%)、米国(同9.7%)、サウジアラビア(同3.4%)、

シンガポール(同3.1%)、香港(同3.1%)、ドイツ(同3.1%)、オーストラリア(同2.9%)、台湾(同2.8%)である<sup>83)</sup>。

2011年、韓国の地域別輸出は、アジア3,140億600万ドル(シェア56.6%)、EU750億8,700万ドル(同13.5%)、北米611億3,500万ドル(同11.0%)、南米401億3,100万ドル(同7.2%)、中東308億8,400万ドル(同5.9%)、オセアニア170億6,500万ドル(同3.1%)、アフリカ143億9,600万ドル(同2.7%)である<sup>84)</sup>。同年、輸入は、アジア2,344億3,800万ドル(シェア44.7%)、中東1,190億5,500万ドル(同22.7%)、EU650億3,400万ドル(同12.4%)、北米513億9,800万ドル(同9.8%)、オセアニア283億2,100万ドル(同5.4%)、南米199億3,000万ドル(同3.8%)、アフリカ62億9,300万ドル(同1.2%)である。

2013年、韓国の主要輸出国・地域は、中国・香港(シェア31.0%)、米国(同11.1%)、EU(同8.7%)、日本(同6.2%)、シンガポール(同4.0%)、ベトナム(同3.8%)、台湾(同2.8%)、インドネシア(同2.1%)、インド(同2.0%)、ロシア(同2.0%)である<sup>85)</sup>。

2014年、韓国の輸出は5,726億6,500万ドル、輸入は5,255億1,400万ドルで世界7位である。主要輸出品は工業製品(シェア86.0%)、原材料・燃料(同12.6%)である。機械(シェ

表5 韓国の主要国・地域別輸出推移(2002年-2004年)

国・地域	2002年		2003年		2004年	
	額 億ドル	伸び率 %	額 億ドル	伸び率 %	額 億ドル	伸び率 %
中 国	237.54	30.6	351.10	47.8	497.63	41.7
米 国	327.80	5.0	342.19	4.4	428.49	25.2
日 本	151.43	-8.3	172.76	14.1	217.01	25.6
香 港	101.46	7.3	146.54	44.4	181.27	23.7
台 湾	66.32	13.6	70.45	6.2	98.44	39.7
ド イ ツ	42.87	-0.8	56.03	30.7	83.34	48.7
シンガポール	42.72	3.5	46.36	9.8	56.54	21.9
イギリス	42.55	21.9	40.49	-3.8	55.16	34.7
マレーシア	32.18	22.5	38.52	19.7	44.80	16.3
インドネシア	31.45	-4.1	33.78	7.4	36.78	8.9

表6 韓国の主要商品別輸出推移（2002年-2004年）

国・地域	2002年		2003年		2004年	
	額 億ドル	伸び率 %	額 億ドル	伸び率 %	額 億ドル	伸び率 %
自動車	147.79	10.9	191.19	29.4	265.77	39.0
半導体	166.31	16.6	195.35	17.5	265.16	35.7
無線通信機器	136.19	38.2	186.97	37.3	262.23	40.3
コンピューター	129.41	15.1	149.77	15.7	171.23	14.3
船舶海洋構造物及び部品	108.67	9.7	113.34	4.3	156.57	38.1
石油製品	63.82	-18.1	66.23	3.8	102.03	54.1
鉄鋼板	40.24	-1.3	58.41	45.1	85.27	46.0
合成樹脂	49.55	9.5	62.60	26.3	84.26	34.6
映像機器	40.52	15.2	56.18	38.7	76.30	35.8
自動車部品	27.05	21.7	42.27	56.3	59.25	40.2

表7 韓国の主要国別輸入推移（2000年-2010年）

単位：億ドル

国	2000年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
中国	127.99	386.48	485.57	630.28	769.30	542.46	715.74
米国	292.42	305.86	336.54	372.19	383.65	290.39	404.03
日本	318.28	484.03	519.26	562.50	609.56	494.28	642.96

表8 韓国の主要国別輸出推移（2000年-2010年）

単位：億ドル

国	2000年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
中国	184.55	619.15	694.59	819.85	913.89	867.03	1,168.76
米国	376.11	413.43	431.84	457.66	422.07	363.50	498.16
日本	204.66	240.27	265.34	263.70	282.52	217.71	281.76

ア34.9％）、自動車（同12.9％）、石油製品（同9.1％）、船舶（同6.4％）、精密機械（同6.3％）が主なものである。主要輸入品は工業製品（シェア51.0％）、原材料・燃料（同43.8％）である。機械（シェア23.2％）、原油（同19.3％）、液化天然ガス（同5.9％）、石油製品（同5.6％）、化学製品（同3.9％）が主なものである。同年、韓国の主要輸出国・地域は、中国1,452億8,800万ドル、米国672億5,500万ドル、日本346億6,200万ドル、香港272億5,600万ドル、シンガポール237億5,000万ドル、ベトナム223億5,200万ドル、台湾150億7,700万ドル、

インドネシア127億8,200万ドルで、主要輸入国・地域は、中国900億8,200万ドル、日本537億6,800万ドル、米国452億8,300万ドル、オーストラリア204億1,300万ドル、台湾156億9,000万ドル、ロシア156億6,900万ドルである。同年、韓国の中国向け輸出の割合は21.3％で米国の15.6％を上回っている。

2015年、韓国の輸出は5,267億5,600万ドル（世界5位）、輸入は4,364億9,900万ドル（同7位）である。同年、韓国の主要輸出国・地域は、中国（シェア26.0％）、米国（同13.3％）、香港（同5.8％）で、主要輸入国は、中国（同

20.7%)、日本（同10.5%）、米国（同10.1%）である。同年、韓国の対中国主要輸出品目は、集積回路242億7,000万ドル、液晶デバイス153億800万ドル、環式炭化水素63億5,500万ドル、無線通信機器62億3,100万ドル、自動車部品54億1,000万ドルで、主要輸入品目は、集積回路86億4,900万ドル、無線通信機器84億7,200万ドル、コンピューター31億100万ドル、液晶デバイス21億7,900万ドル、電気絶縁線、ケーブル21億4,000万ドル、半導体18億9,700万ドルである。

2011年、日本の最大の貿易相手国は中国で、次いで米国、韓国である。

2015年、日本の主要貿易相手国・地域は、中国32兆6,522億円、米国23兆2,844億円、韓国8兆5,704億円、台湾7兆2,899億円、タイ5兆8,581億円、オーストラリア5兆7,649億円、台湾4兆4,684億円、ドイツ4兆4,190億円、アラブ首長国連邦3兆8,984億円、サウジアラビア3兆8,613億円である。同年、日本と韓国は互いに3位の貿易相手国である。2016年、日本から韓国への輸出は5兆204億円で、輸入は2兆7,220億円である。

## (2) 海運発展

### ①海運発展戦略

2011年、韓国政府は2020年までに世界第3の海運国となる目標を掲げている。

表9 日本の主要国・地域別輸出入  
2014年

国・地域	輸出 兆円	輸入 兆円
中 国	13.3815	19.1765
米 国	13.6493	7.5427
韓 国	5.4559	3.5313
台 湾	4.2316	2.5676
オーストラリア	1.5012	5.0897
サウジアラビア	0.8049	5.0153
タ イ	3.3198	2.2995
アラブ首長国連邦	1.0096	4.3998

### ②商船船腹量

韓国の商船船腹量は、2000年620万総トン、2010年1,251万総トン（世界15位）、2011年1,208万総トン（同9位）、2012年1,179万総トン（同7位）、2013年1,201万総トン（同7位）である。商船保有数は、2015年1,409隻（世界7位）、2016年1,399隻（同7位）である。2017年商船船腹量は、1,038万総トン、商船保有数は、2,916隻である。

2011年、韓国の船種別船腹量は、撤積船1,197万総トン、鉱石・石炭船488万総トン、コンテナ船487万総トン、原油船279万総トン、LNG船210万総トン、一般貨物船194万総トン、自動車船151万総トン、材木船125万総トンなどである<sup>86)</sup>。

### ③海運支援策

韓国政府は、「国勢運営5カ年計画」で、2022年の海運業の売上高を2016年比72%増の50兆ウォンに、コンテナ船の運用規模を2.1倍の100万TEUに拡大するとの目標を掲げている。造船業では、省エネ性能に優れた船舶を2022年までに100隻建造するとの目標を掲げている<sup>87)88)</sup>。2018年、韓国政府は「海運再建5カ年計画」を策定し、競争力あるサービスと運賃による安定的な貨物量の確保、低コスト・高効率の船舶の建造、革新継続による経営の安定化などによる海運業の安定経営という方向性を提示している。また、韓国政府は海運支援策の一本化を図るため韓国海洋振興公社を発足させた。民間企業が出資し政府が海洋・造船業を支援する構造である。主な内容はバルカー等140隻以上、コンテナ船60隻以上の新造発注である<sup>89)90)</sup>。

### ④人材の育成

1945年、釜山市に創立された韓国海洋大学は、東京海洋大学や神戸大学など日本の海事大学との学術交流も深く、アジアのトップレベルの海事教育を提供する大学として評価されている。同校は海運産業のニーズに応え

るべく次世代の海洋技術者を育成し業界の未来を支えている。

2012年、韓国の船員の状況は、①国籍：韓国籍38,900人、外国籍21,300人、②資格：海技士20,800人、部員18,100人、③国際外航商船就業：海技士10,100人、部員2,300人、④専攻：海洋系1,000人、水産系900人、研修院200人、⑤養成機関：海洋大学2、海事高校2、水産系大学6、水産系高校8、韓国海洋水産研修院1である。

海洋事業への主な支援策としては、船員勤労所得税の減免拡大、予備船員制度の運営の運営がある。韓国人船員のメリットとしては、勤勉であること、忠誠心に優れていること、日本語学習能力が優れていること、地理的利便性があることなどがある。韓国の主な海事関連機関としては、韓国海洋科学技術院、韓国海洋水産開発院、国立海洋調査院、韓国造船機械・資材研究院、農林水産検疫検査本部水産物安全部、国立海洋博物館、韓国海洋大学、国際クハーズターミナルがある。

### (3) 海運会社

2010年、韓国の主な海運会社は、韓進海運（世界10位）、現代商船（同18位）、高麗海運（同29位）、STX海運、南星海運、大韓海運、長錦商船、興亜海運である。

2010年、韓国の主要海運会社のコンテナ取扱量は、韓進海運（46万6,000TEU、世界10位）、現代商船（28万2,000TEU、同18位）、高麗海運（4万6,000TEU、同29位）である<sup>⑤</sup>。

自動車や家電製品をはじめとする韓国製品の世界的な人気拡大と輸出増加を受け、東西基幹航路での韓国船社の影響力が強まっている。韓進海運、現代商船の主要2社はそれぞれ北米、欧州両航路のアライアンスに参加しており定期船業界の主要船社として欠かすことのできない存在となった<sup>⑥</sup>。しかしながら、韓進海運は、海運業不況の長期化、好況期に設定した高い傭船料、増加する船舶費用などの深刻化により、2017年2月に破産宣告を受

けた。一部船籍はSMラインに引き継がれている<sup>⑦</sup>。

韓国の主要コンテナ船社のコンテナ取扱量は、2017年、現代商船358,000TEU、高麗海運129,000TEU、SMライン58,000TEU、興亜海運49,000TEU、長錦商船48,000TEU、南星海運27,000TEU、天敬海運13,000TEU、東進商船8,000TEU、汎洲海運7,000TEUである<sup>⑧</sup>。2018年、現代商船360,000TEU、高麗海運120,000TEU、統合会社（興亜海運＋長錦商船）100,000TEU、長錦商船60,000TEU、SMライン50,000TEU、南星海運25,000TEU、天敬海運20,000TEU、東進商船10,000TEUである<sup>⑨</sup>。

2018年、韓国の主要コンテナ船社の船腹量は、現代商船（334,400TEU、世界14位）、高麗海運（123,600TEU、同19位）、統合会社（99,900TEU、同21位）、長錦商船（54,300TEU、同25位）、SMライン（48,500TEU、同28位）、興亜海運（46,700TEU、同29位）、南星海運（24,900TEU、同45位）、天敬海運（16,300TEU、同57位）、東進商船（7,500TEU、同88位）、汎洲海運（7,400TEU、同91位）である<sup>⑩</sup>。

（以下次号）

### 注

⑤ 『ジェットロセンサー』 2013年11月号

⑥ 『ARCレポート（韓国）』 2015年2月

⑦ 『ジェットロセンサー』 2011年11月号

⑧ 『ジェットロセンサー』 2010年2月号

⑨ 『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

⑩ 『週刊東洋経済』 2012年12月15日

⑪ 『ジェットロセンサー』 2013年11月号

⑫ 『ARCレポート（韓国）』 2015年2月

⑬ 『ARCレポート（韓国）』 2018年4月

⑭ 『ジェットロセンサー』 2005年5月号

- ⑥⑥『中国通信』2013年6月4日
- ⑥⑦『日本経済新聞』2018年4月25日
- ⑥⑧『ジェトロセンサー』2013年11月号
- ⑥⑨『日本経済新聞』2017年6月6日
- ⑦⑦『日刊工業新聞』2017年5月19日
- ⑦①『ジェトロセンサー』2013年11月号
- ⑦②『ジェトロセンサー』2017年9月号
- ⑦③『ジェトロセンサー』2010年5月号
- ⑦④『毎日新聞』2014年1月10日
- ⑦⑤『日本経済新聞』2017年6月30日
- ⑦⑥『日本経済新聞』2013年11月4日
- ⑦⑦『日本経済新聞』2016年5月4日
- ⑦⑧『ジェトロセンサー』2015年6月号
- ⑦⑨『日本経済新聞』2014年6月27日
- ⑧⑦『日本経済新聞』2014年4月18日
- ⑧①『日本経済新聞』2016年4月22日
- ⑧②『ARCレポート（韓国）』2018年4月
- ⑧③『週刊東洋経済』2010年11月6日
- ⑧④『ARCレポート（韓国）』2013年6月
- ⑧⑤『エコノミスト』2014年2月4日
- ⑧⑥『KAIUN』2013年7月号
- ⑧⑦『日刊 CARGO』2018年7月9日
- ⑧⑧『日本海事新聞』2018年4月9日
- ⑧⑨『日本海事新聞』2018年5月2日
- ⑨⑦『日刊 CARGO』2018年4月9日
- ⑨①『海運情報』2011年
- ⑨②『日本海事新聞』2012年9月7日
- ⑨③『日本海事新聞』2017年12月6日
- ⑨④『日刊 CARGO』2017年12月15日
- ⑨⑤『日刊 CARGO』2018年3月30日
- ⑨⑥『日本海事新聞』2018年3月30日
- [米] Richard E. Walton 著 王艷晴訳  
中国青年出版社 2014年8月第1版
- 65『偉大経営管理的12要素』[米] Rodd  
Wagner、James K. Harter 著 宋戈等  
訳 中国青年出版社 2016年6月第1版、  
2017年7月第9版
- 66『沃頓商学院・権力と組織管理授業』  
(Power And Organization Development:  
Mobilizing Power To Implement Change)  
[米] Larry E. Greiner, Virginia E. Schein  
著 中国青年出版社 2014年8月第1版
- 67『科学技術創業投資』[米] Douglas W.  
Jamison, Stephen R. Walte 著 桂曙光  
等訳 機械工業出版社 2018年4月第1  
版
- 68『アメリカ奮い立つ』[米] Ohn Lukacs  
著 梁健訳 新世界出版社 2016年4月  
第1版
- 69『ドイツの製造』張晨昊編著 人民郵電  
出版社 2017年5月第1版
- 70『日本対外直接投資と国内産業昇級研究』  
馬文秀、王立軍等訳 人民出版社 2018  
年7月第1版
- 71『中日産業及び貿易構造比較研究』戴艷  
娟著 人民出版社 2017年5月第1版
- 72『韓国式資本主義』[韓] 張夏成著 邢  
麗菊、許萌訳 中信出版集团 2018年6  
月第1版
- 73『地理と貿易』[米] Paul Krugman 著  
劉国暉訳 中国人民大学出版社 2017  
年10月第1版
- 74『韓国経済・産業データ ハンドブック』  
西村哲、鈴木真佐子編 アジア産業研究  
所 2013年5月
- 75『広州交易会』陳韓暉等著 広東経済出  
版社 2015年10月第1版
- 76『図説 大西洋の歴史—世界史を動かした  
海の物語』マーティン W. サンド  
ラー著 日暮雅道訳 悠書館 2011年11  
月初版
- 77『海から見た世界史 海洋国家の地政学』

## 参考文献

- 62『ハーバード・ビジネス・スクールの投  
資の授業』[日] 中澤知寛著 胡静訳  
広東人民出版社 2018年5月第1版
- 63『ハーバード・ビジネス授業』ハーバー  
ド公開授業研究会編著 中国鉄道出版社  
2013年1月第1版、2016年9月第2版
- 64『ハーバード商学院・冲突管理授業』

- シリアル P. クタンセ著 原書房 2016年  
第1版
- 78 『現代シルクロード上の国際産業貿易流通』 馬莉莉、王瑞編著 中国経済出版社 2016年4月第1版
- 79 『世界港湾交通地図集』 周敏主編 中国  
地図出版社 2015年新版
- 80 『港湾と産業』 陳洪波等著 浙江大学出  
版社 2013年第1版
- 81 『コンテナ港湾発展と布局研究』 韓増村  
等著 海洋出版社 2006年第1版
- 82 『コンテナ港湾網路形成演化と布局研究』  
王成金著 科学出版社 2012年9月第1  
版
- 83 『現代コンテナ港湾の建設と運営技術』  
包起帆等編著 上海科学技術出版社 2006  
年第1版
- 84 『国際港湾功能演変と国際港湾建設研究』  
趙亞鵬著 経済科学出版社 2013年第1  
版
- 85 『港湾時代』 于汝民主編 人民交通出版  
社 2012年10月第1版
- 86 『港湾戰略協同』 趙娜著 浙江大学出版  
社 2012年第1版
- 87 『港湾都市国際貿易と現代化』 鐘昌標等  
著 経済科学出版社 2008年8月第1版
- 88 『港湾管理と経営』 龐瑞芝著 天津人民  
出版社 2006年第1版
- 89 『広東港群』 周鑫、王潞著 広東経済出  
版社 2015年8月第1版
- 90 『中国港湾』 「2015年世界港湾の運営」  
姜超雁、謝文卿稿 2016年6月号
- 91 『中国水運報』 「中国遠洋海運集團の世界  
経営」 鐘謝稿 2016年5月25日
- 92 『中国水運報』 「国際コンテナ列車と中枢  
物流新世界」 甘琛稿 2016年5月18日
- 93 『中国水運報』 「東アジア海洋協力揚帆起  
航」 甘琛稿 2016年7月29日
- 94 『中国水運報』 「イギリス港湾の現状と将  
来」 呉華明稿 2016年7月11日
- 95 『中国水運報』 「2016年上半期世界の  
新造船市場」 秦琦稿 2016年8月1日
- 96 『中国船舶報』 「シンガポール海洋構造物  
の建造現状と将来」 張輝稿 2016年7  
月8日
- 97 『中国船舶報』 「日本造船企業2016年1-5  
月の造船現状」 趙蕓稿 2016年7月1日
- 98 『アジアにおける海上輸送と中韓台の港  
湾』 池上寛編 アジア経済研究所 2013  
年11月初版
- 99 『海洋経済と貿易』 于逢春、王涛主編  
中国社会科学出版社 2018年5月第1版
- 100 『コンテナ化』 「世界主要港湾の運営と中  
国」 趙蕓稿 2016年第3号
- 101 『中国港湾』 「2015年世界港湾の港勢」  
2016年5月号
- 102 『中国港湾』 「世界の国際航運センターの  
比較」 方硯稿 2016年3月号
- 103 『中国港湾』 「世界の港湾とコンテナの大  
型化」 周芒等稿 2016年7月号
- 104 『中国水運』 「北極海東北航路の航海実践  
及び常態化航行」 蔡万群等稿 2016年  
2月号
- 105 『中国水運』 「衛星技術 交通運輸業への  
応用」 曹德勝稿 2016年2月号
- 106 『日本経済新聞』 「2020年に新港湾」  
2013年12月11日
- 107 『中国貿易報』 2015年8月11日
- 108 『中国交通報』 2015年8月11日
- 109 『世界海運』 2015年5月号
- 110 『荷主と輸送』 2016年4月号
- 111 『港湾』 「パナマ運河拡張」 2016年6月  
号
- 112 『中国遠洋海運報』 2015年7月29日
- 113 『中国交通報』 2016年8月2日
- 114 『中国水運報』 2016年7月11日
- 115 『中国船舶報』 2016年7月22日
- 116 『中国水運報』 「2016年上半期世界の  
新造船市場」 2016年8月1日
- 117 『中国水運報』 「2015年世界の大型旅客  
船建造」 2016年5月20日
- 118 『中国港湾』 「2015年世界の港湾産業の



- 成長」 2016年6月号
- 119 『中国港湾』 「2015年世界主要港湾とコンテナ船大型化」 2016年2月号
  - 120 『中国港湾』 「世界における国際海運センターの発展」 2016年3月号
  - 121 『中国港湾』 「2015年世界主要国国際貿易港湾の経営」 2016年5月号
  - 122 『コンテナ化』 「世界における主要港湾運営会社」 2016年3月1号
  - 123 『港湾物流』 顧永才、高倩倩編、首都貿易大学出版社 2013年初版、2016年第2版
  - 124 『新シルクロードと建設中の港湾及び港湾都市』 鄭秉文等著 中国社会科学出版社 2016年第1版
  - 125 『新シルクロードの建設と世界貿易、文化交流』 徐照林等編著 東南大学出版社 2016年第1版
  - 126 『自由貿易園區と港湾都市の再開放』 周艷著 浙江大学出版社 2015年第1版
  - 127 『長江デルタ海洋経済正剛研究』 李娜著 上海科学院出版社 2017年第1版
  - 128 『中国企業発展報告2017』 國務院發展研究センター企業研究所著 中国發展出版社 2017年第1版
  - 129 『中国海洋報』 「港湾経済発展と海洋経済発展」 叶芳稿 2017年8月2日
  - 130 『中国貿易報』 「産業園區の長期発展とグローバル化」 錢顔稿 2017年7月4日
  - 131 『中国港湾』 「EU港湾の改革」 劉菊香編訳 2017年3月号
  - 132 『中国港湾』 「2016年世界港湾コンテナ取扱量」 2017年4月号
  - 133 『世界海運』 「英国航運と海員政策」 2017年7月号
  - 134 『世界海運』 「2016年世界船舶市場形成と未来展望」 謝予等稿 2017年3月号
  - 135 『中国船舶報』 「シンガポールの海洋構造物建造」 張輝稿 2016年7月8日
  - 136 『中国港湾』 「シンガポールの次世代コンテナターミナル建設」 2017年4月号
  - 137 『中国船舶報』 「シンガポールの造船会社勝科海事と吉宝海外」 2017年7月14日
  - 138 『港湾』 「LNGバンカリング拠点を目指すシンガポール港」 石原正豊稿 2017年9月号
  - 139 『港湾荷役』 「シンガポール港視察報告」 篠原正治稿 平成29年3月号
  - 140 『港湾』 「シンガポール港 大胆かつ革新的なコンテナ戦略」 篠原正治稿 2017年4月号
  - 141 『ジェットロセンサー』 「ベトナム・ダナン第三極として独自発展」 竹内直生稿 2016年11月号
  - 142 『日本海事新聞』 「ベトナム現在取材」 2016年7月21日
  - 143 『人民中国』 「日中韓の訪越観光客数の統計」 2017年7月号
  - 144 『日刊工業新聞』 「ベトナム・ダナン市日系企業進出ラッシュ」 2016年5月23日
  - 145 『人民中国』 「2017年1月から2月の対ベトナム海外直接投資の割合」 2017年7月号
  - 146 『現代港湾発展』 真虹等著 人民交通出版社 2013年8月第1版
  - 147 『国際航運センターの形成と発展』 真虹等著 上海交通大学出版社 2012年1月第1版
  - 148 『海洋経済導論』 陳林生等編著 上海財政大学出版社 2013年1月第1版
  - 149 『世界主要大国海洋経略 経験教訓と歴史啓示』 馮梁編 南京大学出版社 2015年11月第1版
  - 150 『経略海洋 2016』 李乃勝等編著 海洋出版社 2016年12月第1版
  - 151 『運送物流 過去・現在・未来』 [UAE] Issa Baluch 著 羅開富等訳人民交通出版社 2006年9月第1版
  - 152 『海洋科学と海洋工程技术』 蘇紀蘭主編 山東教育出版社 1998年12月第1版
  - 153 『交通運輸』 王裕榮主編 山東科学技術出版社 2007年4月第1版

- 154『国外の交通』 晋保平等編 中国社会科学出版社 2006年9月第1版
- 155『国際航運実務』 国際航運管理者教育教材編輯委員会編 人民交通出版社 2004年6月第1版
- 156『コンテナ港湾運営の優化』 楽美龍著 人民交通出版社 2014年2月第1版
- 157『重商帝国』 張亜東著 中国社会科学出版社 2004年5月第1版
- 158『商人階層の形成と西欧社会転型』 趙立行著 中国社会科学出版社 2004年3月第1版
- 159『工業文明の興盛』 李宏図等著 華東師範大学出版社 2001年8月第1版
- 160『欧米資本主義發展史』 李世安著 中国人民大学出版社 2004年8月第1版
- 161『ヨーロッパ經典都市』 墨刻編輯部編著 人民郵電出版社 2012年5月第1版
- 162『中日ロ近現代技術發展比較研究』 姜振寰、謝咏梅編 ハルビン工業大学出版社 2002年第1版
- 163『ドイツ經濟と市場』 宋堅主編 中国商務出版社 2003年11月第1版
- 164『欧州未来 挑戰と前景』 胡荣花主編 中国社会科学出版社 2005年9月第1版
- 165『アメリカ經濟史』 付美榕編著 對外經濟貿易大学出版社 2004年6月第1版
- 166『アメリカ企業史』 張隆高等編著 東北經濟大学出版社 2005年8月第1版
- 167『世界經濟の未来』 徐勝源編著 中国財富出版社 2013年8月第1版
- 168『港湾文化』 朱耀斌等主編 人民交通出版社 2010年9月第1版
- 169『海事文化』 徐鵬展主編 人民交通出版社 2010年9月第1版
- 170『航海文化』 辛加和主編 人民交通出版社 2009年12月第1版
- 171『港湾發展戰略と計画』 王海平著 天津人民出版社 2005年1月第1版
- 172『図說十五世界以来強国興衰史』 陳振家編著 農村讀物出版社 2006年5月第1版
- 173『航海図の世界史』 [日] 宮崎正勝著 朱悦瑋訳 中信出版社 2014年5月第1版
- 174『ヨーロッパの黄金時代』 米国時代生活圖書会社編著 李紹明訳 山東圖書出版社 2003年1月第1版
- 175『大航海時代』 世界歴史系列編委会編 吉林出版集团出版 2009年1月第1版
- 176『海の世界史』 [日] 中丸明著 講談社 2005年7月第9刷
- 177『航海 — 文明の跡』 上海中国航海博物館編 上海古籍出版社 2011年9月第1版
- 178『船と海運のはなし』 [日] 拓海広志著 成山堂出版 平成18年5月初版
- 179『船舶と航運文化』 任威等編著 人民交通出版社 2009年11月第1版
- 180『海船發展史話』 唐志拔編著 ハルビン工程大学出版社 2008年4月第1版
- 181『船舶の歴史』 [イタリア] Renzo Rossi 編著 陳喆訳 広東人民出版社 2006年1月第1版
- 182『船舶の發展史』 楊燾著 上海交通大学出版社 2005年8月第1版
- 183『世界船舶發展史話』 管光東等編著 国防工業出版社 1999年第1版
- 184『中外船舶史図說』 辛元欧著 上海書店出版社 2009年5月第1版
- 185『船舶概論』 鄧召庭主編 人民交通出版社 2006年7月第1版
- 186『現代造船技術概論』 叶家瑋編 華南理工大学出版社 2001年7月第1版
- 187『船舶と海洋工程材料』 姜錫瑞編著 ハルビン工程大学出版社 2005年6月第3版
- 188『海洋構造物』 [日] 関田欣治著 成山堂書店 平成14年6月初版
- 189『氷海工学』 [日] 野澤和男著 成山堂書店 平成18年3月初版
- 190『海洋をめぐる世界と日本』 [日] 村田

- 良平著 成山堂書店 平成13年10月初版、平成14年3月第3版
- 191『新海洋生活』〔日〕井上元男著 黒船出版 1994年初版
- 192『欧州歴史』方青羽編著 中国華僑出版社 2016年3月第1版
- 193『中国企業の海外進出』劉瑩著 経済科学出版社 2015年1月第1版
- 194『交通史学と海洋文化研究』魏啓宇著 人民交通出版社 2004年12月第1版
- 195『海外交通と文化交流』李金明著 雲南出版集団 2006年7月第1版
- 196『跨文化交際』祖相梅著 外国語教学と研究出版社 2015年4月第1版
- 197『海洋教育史』〔日〕中谷三男著 成山堂書店 平成10年4月初版、平成16年6月改定初版