



韓国経済の現状と交流促進について

財団法人福島経済研究所 近藤 哲
理事長

平成22年1月14日～1月16日にかけて、平成21年度福島―ソウル路線交流促進活動の一員として韓国を訪問し、福島―ソウル路線利用促進と福島県と韓国との交流促進活動を行うとともに韓国経済の現状を視察してきました。

韓国経済の現状については、ジェトロ ソウル センター百本和弘氏より「2010年1月15日付 韓国経済の現況」としてまとめられた資料で説明を受けました。本稿はその資料から抜粋した内容を中心にご紹介したものです。

また、福島空港の福島―ソウル路線交流促進についても、韓国は福島空港から2時間強で手軽に行けるお隣の外国であり、観光、ショッピング、食事と魅力的な国ですので是非とも福島空港を利用して皆様も訪れてみてください。

1. 韓国経済の現状

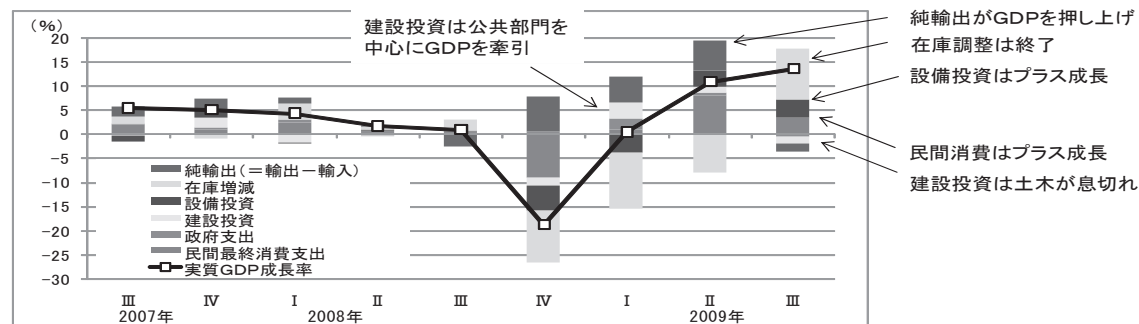
2009年から2010年にかけての韓国経済は、雇用面やウォン高などの不安材料はあるものの、順調な回復をしてきている。各種の経済関連指標をみても順調な回復ぶりを示している。韓国経済回復の原動力は、ウォン安の効果もあったが、サムスン、現代、LG、ポスコといった大企業が経営努力を重ね国際競争力を強めて好調な業績を上げ、輸出を主導し牽引している。消費は、給与所得の伸びはないが、株価や不動産の資産価格が戻ったことなどを背景として、消費マインドは回復し消費市場は回復してきている。

2010年のGDP成長率は4%台半ばから5%台半ばに回復との見方がなされている。要因としては次の5つがあげられる。

- ①貿易収支、経常収支黒字化 ②消費マインドの改善 ③製造業、サービス業生産の回復 ④在庫圧縮の一巡 ⑤企業収益の回復

(1) 支出項目別GDP成長率寄与度

図 韓国の支出項目別実質GDP成長率寄与度の推移（前期比、年率換算）



	民間最終消費支出	政府支出	建設投資	設備投資	在庫増減	純輸出	輸出入		実質GDP
							輸出	輸入	
2007Ⅲ	2.0	0.2	-0.3	-1.2	-1.4	2.1	3.1	-0.9	5.4
2007Ⅳ	1.0	0.4	1.9	1.5	-1.0	2.5	11.8	-9.3	5.2
2008Ⅰ	2.3	0.7	-1.7	-0.1	3.3	1.3	-0.1	1.3	4.4
2008Ⅱ	-0.3	0.8	-0.2	0.1	0.8	0.1	5.0	-4.9	1.7
2008Ⅲ	0.0	0.6	0.0	0.1	2.3	-2.6	-0.8	-1.8	1.0
2008Ⅳ	-9.0	0.5	-1.7	-5.1	-10.9	7.3	-15.4	22.7	-18.8
2009Ⅰ	1.0	2.2	3.3	-3.9	-11.5	5.4	-7.7	-13.1	0.5
2009Ⅱ	7.9	0.7	-1.2	3.3	-8.0	6.3	19.4	-13.1	11.0
2009Ⅲ	3.4	-0.5	-1.4	3.6	10.7	-1.6	9.2	-10.9	13.6

注1：韓国銀行では年率換算の前期比増減率を公表していないため、原データを使用して年率換算

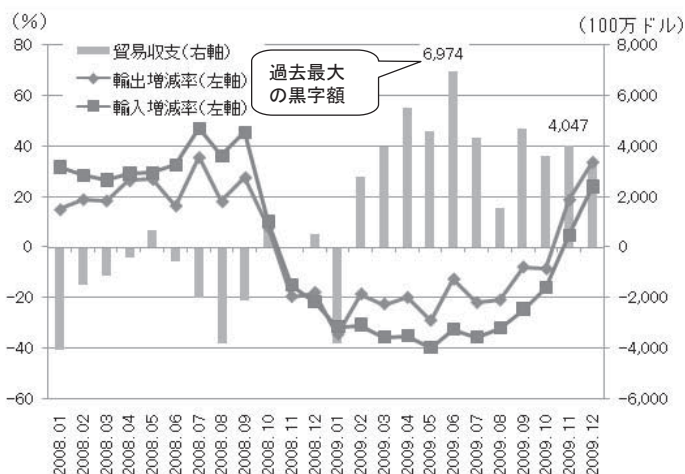
注2：輸入は国内総生産（支出側）の控除項目となるので、寄与度は逆符号で表示

出所：韓国銀行より作成

(2) 貿易動向

2008年の貿易収支は資源高を受けて赤字基調が続いた。2009年は輸出入とも減少が続いたが、11月に前年同期比プラスに転換。貿易収支は黒字が続き、2009年通年（暫定値）では410億ドルの黒字となった。韓国経済は輸出依存度が高く、景気動向は輸出に大きく依存している。

図 輸出入増減率（ドル建て、前年同月比）と貿易収支



出所：知識経済部

表 各国の輸出依存度（2008年）

国名	貿易依存度
シンガポール	325.8
オランダ	115.0
韓国	92.3
ドイツ	74.8
中国	58.0
日本	29.6
米国	23.5

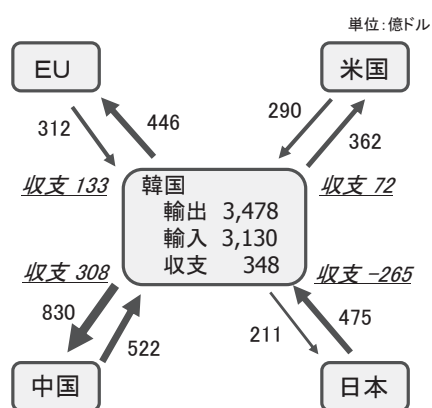
注：輸出依存度＝輸出（通関ベース）/GDP
出所：企画財政部

(3) 韓国と日本の貿易関係

韓国の対世界輸出と対日輸入との間には強い相関関係がある。韓国の輸出増加率が1%p上昇すると、対日輸入は1.04%p上昇すると計測される。

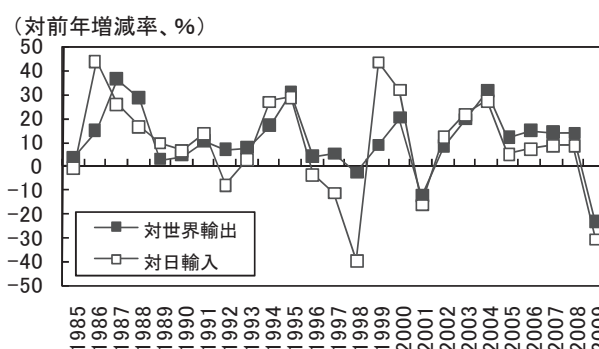
韓国は、対日貿易こそ赤字であるが、中国、米国、EUとの間では貿易黒字を計上している。日本からの輸入が韓国の輸出を支えている。

図 韓国の対主要国・地域貿易
(2009年1月1日～12月20日、暫定値)



出所：知識経済部

図 韓国の対世界輸出と対日輸入の関係



韓国の対日輸入増減率

$$= -2.33 + 1.04 \times \text{韓国の対世界輸出増減率} - 34.45 \times D_{98} + 36.75 \times D_{99}$$
 (−0.83) (6.49) (−3.24) (3.54)
 D98は1998年ダミー、D99は1999年ダミー。通貨・経済危機を受けて設定。
 計測期間は1985～2009年、カッコ内は t 値、自由度修正済み決定係数=0.79

注：2009年は1月1日から6月20日までの累計

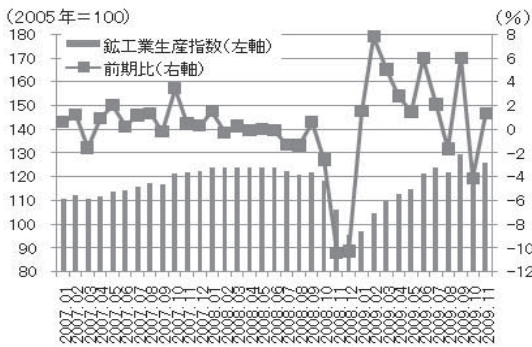
出所：関税庁データを基にジェットロ作成

(4) 鉱工業・サービス業生産

鉱工業生産は回復が続いている。金融危機前の水準を回復。

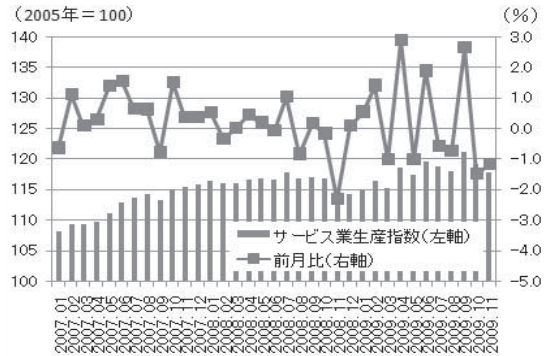
サービス業の生産も増加してきた。

図 鉱工業生産指数の推移
(実質、季節調整済み)



出所：統計庁

図 サービス業生産指数の推移
(実質、季節調整済み)



出所：統計庁

(5) 在庫投資

過剰在庫の圧縮が着実に進展した結果、在庫調整は終了局面に入った。

図 在庫率の推移

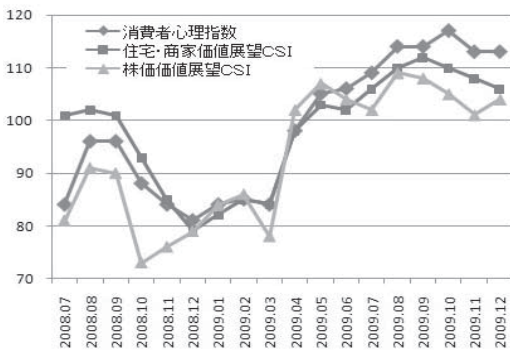


注：在庫率指数=在庫指数/出荷指数 出所：統計庁

(6) 個人消費

消費マインドは資産価格の上昇などにより、大きく改善した。ただし、2009年11月は資産価格の伸び悩みにより8ヵ月ぶりに前月比マイナスに転換。消費市場は2009年5月以降、回復基調が続く。

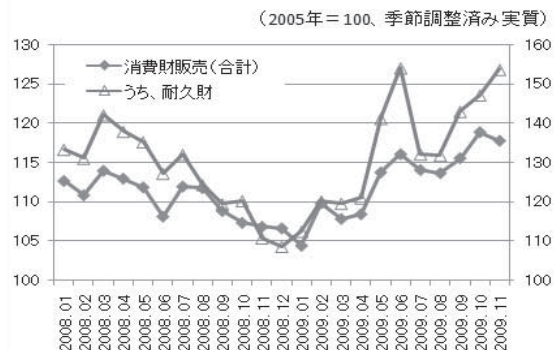
図 消費者心理の動向



注：個別項目は、100を上回る（下回る）と回答者の過半数が肯定的（否定的）に見ていることを示す。また、「展望」は現在と6ヵ月後の見通しを比較したもの。「消費者心理指数」は総合的な指標で、100を上回る（下回る）と平均より消費心理が良い（悪い）ことを示す。

出所：韓国銀行

図 消費財販売指数の推移



出所：統計庁

(7) 株 価

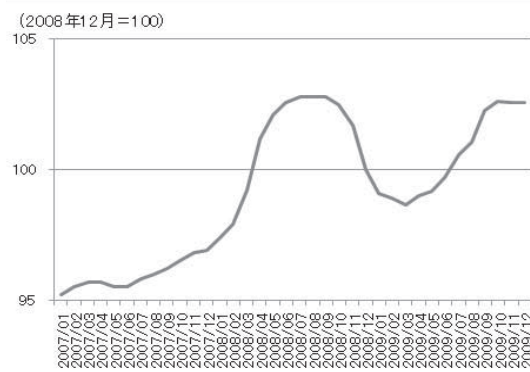
株価は金融危機前の水準を回復し、マンション価格も調整局面にはあるが金融危機前の水準に戻ってきた。

図 KOSPI（韓国総合株価指数）の推移



出所：韓国銀行「ECOS」

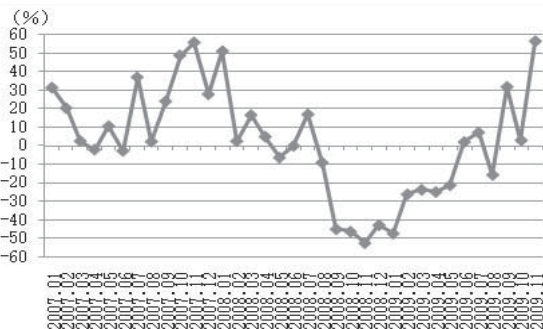
図 住宅売買販売指数（ソウル市、マンション）



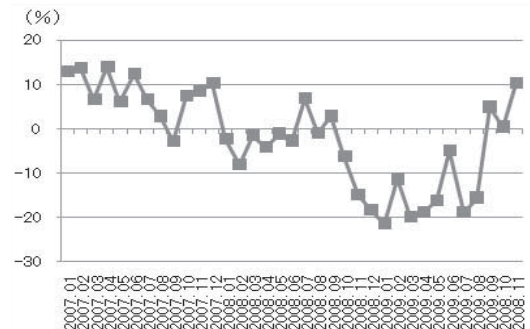
出所：韓国銀行「ECOS」（原資料は国民銀行）

(8) 設備投資

2008年秋以降、減少が続いていた設備投資は回復に転じている。

図 国内機械受注の推移
(船舶を除く、実質、前年同月比)

出所：統計庁

図 設備投資指数の推移
(前年同月比)

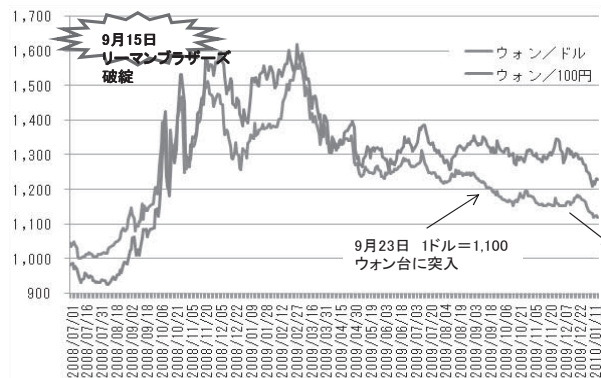
出所：統計庁

(9) 為替動向

2008年秋～2009年春にウォン安が進行した。

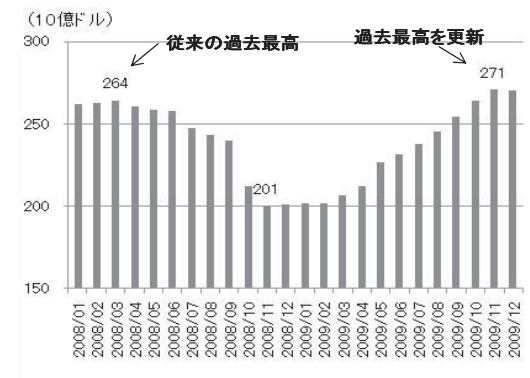
ウォン安を招いた外貨流動性の不安は解消。外貨準備高は金融危機前の水準を回復し、過去最高を更新。2010年に入ってからウォン高が進展。

図 為替動向（2008年7月以降）



出所：韓国銀行

図 外貨準備高の推移

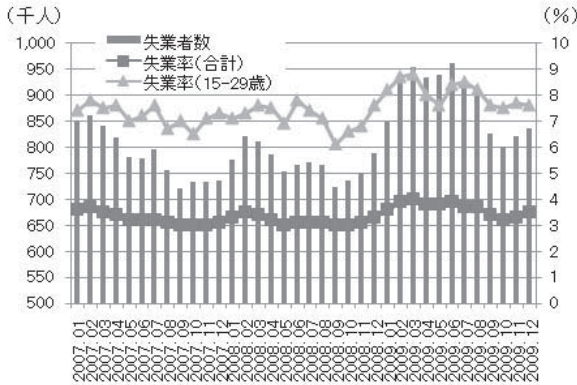


出所：韓国銀行

(10) 雇用動向

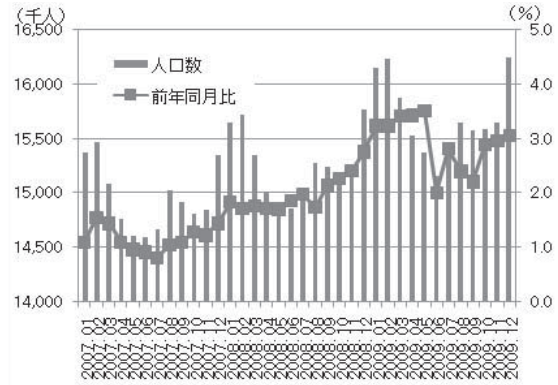
失業者数は減少、失業率も低下傾向。但し、若年層の失業率は依然高い水準。求職断念者も多く、雇用情勢はなお厳しい状況にある。

図 失業者数・失業率の推移



注：失業率＝失業者／就業者＋失業者（軍人を除く）
出所：統計庁

図 非経済活動人口数の推移

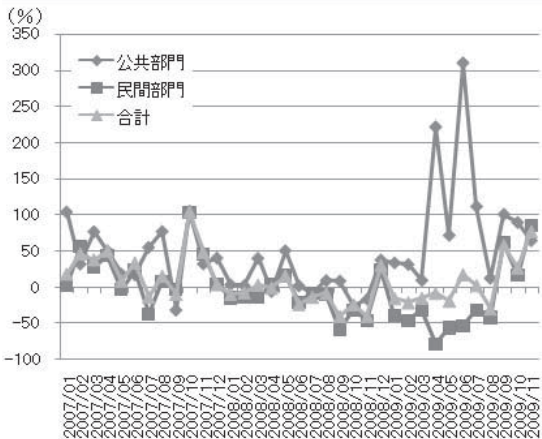


注：非経済活動人口とは、就職する意思がなく失業者または就業者に含まれない15歳以上の人口で、主婦、学生、高齢者などが含まれる。
出所：統計庁

(11) 建設投資

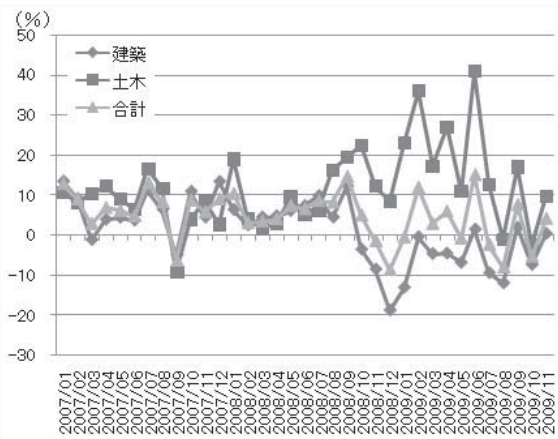
土木は公共工事の拡大により、2009年前半は比較的好調だった半面、建築は不振が続いた。足元では受注は前年比プラス成長が続く。

図 建設受注高の推移（前年同月比）



出所：統計庁

図 完成工事高の推移（前年同月比）



出所：統計庁

(12) 韓国経済のリスク要因

- ・ウォン高の進展、先進国経済の不安定さによる輸出減速の恐れ
- ・原油など資源価格の上昇、インフレ懸念
- ・低金利・金余りによるバブル拡大
- ・家計負債の増加
- ・北朝鮮問題

※(1)から(12)までは、ジェトロ ソウル センター作成資料より抜粋転載したものである。

2. 福島—ソウル路線の現状と利用について

(1) 搭乗率

ソウル便については、搭乗者の日本人と外国人の内訳は公表されていないが、外国人のほうが断然多いようである。

ソウル便搭乗率でみると例年1月と3月の低調が目立つ。

上海便の搭乗率はソウル便に比べて低いが、搭乗者数は増加しており、ビジネスでの利用で安定している。

(単位：%、人)

搭乗率	ソウル便		上海便	
	平成20年	平成21年	平成20年	平成21年
1月	48.3	41.1	59.6	42.5
2月	65.1	76.2	56.0	37.6
3月	56.9	53.4	54.4	32.7
4月	83.5	60.7	35.2	46.7
5月	73.5	56.7	32.8	55.3
6月	63.7	47.1	45.0	51.2
7月	62.7	72.3	48.1	56.0
8月	66.2	73.5	40.2	54.6
9月	59.1	58.7	43.2	54.8
10月	72.5	65.8	50.5	52.2
11月	60.9	62.5	44.0	54.6
12月	44.4	58.1	39.3	45.9
平均	64.3	62.0	40.5	52.7
搭乗者数	51,321	27,290	8,547	10,070

(計数は福島県資料より作成)

(2) 課題と利用

ソウル便の運航時間は、福島発13：10 仁川着15：50

仁川発10：00 福島着12：10

運航は、月 木 土の週3回

運航時間と運航日を見ると日本人にとっては2泊3日の旅行でも実質まる一日しか使えなく窮屈な日程となる。しかし考え方によっては、出発日と到着日には時間的な余裕もあるし、近くで手軽に行ける海外としての魅力は十分にある。①出発当日はゆっくりと旅立ち、ソウル到着後は早めの時間からの夕食とその後十分に時間もとれる。②二日目は、まる一日観光とショッピングを楽しめ、移動に費やす時間も少なく夜の時間も含めればたっぷりと時間のとれる一日となる。③三日目は、早い帰国だが仁川空港の免税店でショッピングの時間もとれ、帰国してからも時間の余裕がある。土曜日の帰国では、土曜の夜は家でゆっくりでき、有意義な週末を過ごせる。このように、見方を変えれば、移動時間もあまりかからず楽に行ける海外旅行先である。

県北に居住している方は仙台空港の利便性が高いとの声もある。しかし福島空港には搭乗口に横づけできると同じような無料駐車場を、車で約1時間半で利用できるメリットと利便性が備わっている。毎日就航すれば利便性が高くなるが、まずは多くの人々が短時間で行けるお隣の国を訪れ、利用実績を上げることが大切なのではないだろうか。旅行会社も限られた時間を有効に活かすメニューを更に提案する必要があると考える。

3. 韓国の街角トピックス

既に多数の方が韓国を訪問されていますが、今回、機会があって訪問し私が見聞きし、感じたことを述べてみたいと思います。

- 韓国では昨年訪れた台湾とは違って、街を走っている車で軽自動車はほとんど見かけなかった。韓国の国民性から大きな車が好まれるようである。消費に対する国民性の違いもあって、消費マインド、行動についても日本人との違いがみられる。
- 教育費にお金がかかりすぎることから、結婚しても教育費負担に嫌気がさし、子供をつくらない夫婦が増えている。

たとえば夫が銀行員、妻が日本系旅行社のガイドで、子供が小学3年生と5年生の家庭では、妻の収入はほとんどが塾などの教育費にあてられ、さらに高学年になれば夫の収入から教育費に相当部分回さなければならず教育費で家計が圧迫されるとの話であった。

- 韓国の大学進学率は80%を超えており、日本の50%台からみてもかなりの進学率となっている。
また、就職の履歴書のキャリアのためには海外留学は必須の条件である。留学先は米国がもっとも多く次いで日本となっている。韓国雇用動向での若年層の失業率の高さは高学歴も一因となっているようである。
- 韓国ソウルの街角では、いたるところにセブンイレブンとファミリーマートが目につく。
- 最近では、ユニクロとダイソーの進出が目立つ。ユニクロは韓国で43店(2009年11月現在)、ダイソーは380店(2010年1月現在)の展開。
- 日本式居酒屋が増加している。日本式居酒屋は、雰囲気も良く高級感があることや料理もおいしいことから若い層に人気がある。日本に留学などできたことのある若者などにより広がったようである。こうした日本式居酒屋では、日本酒は韓国の焼酎に比べてアルコール度数が低く高級感があり飲みやすいことなどから日本酒の人気が高く、消費も増えている。韓国での日本酒人気の機運をさらに盛り上げて消費拡大につなげるチャンスであるといえる。日本国内でも日本酒の消費拡大の参考になることがあるのではないかと考える。

4. さいごに

韓国経済の回復ぶりやサムスン、LG、現代などの経営振りを見ると日本も学ぶべきところが多く出てきているのではないかと考えさせられる。

日本人も先行きの不透明感から消費に対して慎重な姿勢が見られるが、もう少し消費に対して積極的になっても良い。企業側も単に価格を下げるだけの競争ではなく、消費者の視点に立ってお金をかけてもいいと思わせる価値のあるものやスタイルをもっと提案することができるのではないだろうか。

福島空港については課題も多いが、空港があれば便利なことは紛れもない事実であり、まずは県民一人一人が意識して福島空港を活用して利用率を上げるようにすることが大切であると思う。福島空港を利用しての旅行一つをとっても前向きに見方を変えればまだまだできるのではないかと考える。

一つの社会インフラを維持するには相応の税金による負担は必要であり、福島空港についても既に存在する社会インフラとしての空港の必要性、利便性そして活用の可能性を幅広く考えて、コスト負担とのバランスでどう位置付けるかを考える必要があるのではないかと考える。