

アジア委員会

2008年度 韓国ミッション

2009年2月11～13日／ソウル、釜山

Keizaidoyu Express

アジア委員会は2009年2月11～13日、「世界金融経済危機下の韓日企業の課題と展望」を基本テーマとして、ソウルと釜山にミッションを派遣した。本ミッションは、萩原敏孝委員長（小松製作所相談役・特別顧問）を団長に団員17名、随員9名の合計27名で構成された。

ソウルではサムスン経済研究所、全国経済人連合会の幹部と面談し、仁川国際空港公団を訪問した後、引き続いて仁川国際空港内（近鉄エクスプレス倉庫、大韓航空貨物倉庫、管制塔）を視察した。また重家俊範駐韓国日本大使との朝食懇談会を開催した。釜山では釜山港を視察した後、引き続いて釜山港湾公社を訪問した。

ミッションの概要は次の通り。なお、所属・役職等はミッション開催当時のもの。



サムスン経済研究所で萩原団長は、「今回のようなフェイス・トゥ・フェイスの議論を重ねていくことが重要であり、今回の会合をきっかけに今後両者間でさらなる意見交換を重ねていくべき」と提案し、サムスン経済研究所側もこれに賛同した。

韓国ミッション日程

月日	時刻	活動内容
2月11日(水)	09:20	羽田発
	11:45	ソウル着
	15:00	サムスン経済研究所との会合
12日(木)	07:30	重家俊範駐韓国日本大使との朝食懇談会
	10:00	全国経済人連合会との会合
	14:30	仁川国際空港公団との意見交換会
	15:30	仁川国際空港視察
	17:30	仁川国際空港公団幹部との夕食懇談会
	19:30	ソウル発
	20:30	釜山着
13日(金)	09:00	釜山港視察
	10:15	釜山港湾公社との意見交換会
	16:00	釜山発
	18:00	成田着

団員名簿（敬称略）

団長

萩原 敏孝 （アジア委員会 委員長／小松製作所 相談役・特別顧問）

団員

岡部 正彦 （アジア委員会 副委員長／日本通運 取締役会長）	許斐 勝夫 （許斐 取締役社長）
佐藤 龍雄 （アジア委員会 副委員長／昭和電工 取締役専務執行役員）	佐藤 博之 （ダイビル 取締役社長執行役員）
竹中 哲也 （アジア委員会 副委員長／日本航空 取締役副社長）	清水 雄輔 （キッツ 最高顧問）
玉越 良介 （アジア委員会 副委員長／三菱UFJフィナンシャル・グループ 取締役会長）	西村 英俊 （双日 顧問）
山口 千秋 （アジア委員会 副委員長／トヨタ自動車 常勤監査役）	信井 文夫 （映像新聞社 取締役会長）
大岡 哲 （リョービ 取締役）	林 明夫 （開倫塾 取締役社長）
大久保 和孝 （新日本有限責任監査法人 パートナー）	森島 英一 （佐世保重工業 取締役社長）
門脇 英晴 （日本総合研究所 特別顧問）	
河原 茂晴 （KPMG Japan（あずさ監査法人）グローバルマーケット統括パートナー）	
神崎 泰雄 （日興シティグループ証券 特別顧問）	

韓国ミッションのポイント

本ミッションの面談・視察における韓国側の主要な発言やポイントは以下の通り。

1. 韓国の政治経済情勢

韓国経済は急激に下降局面に突入している。世界経済の減速は、GDPに占める輸出の割合が約40%の韓国にとって影響が大きい。2009年は輸出、内需ともに低迷局面が続く見通しだが、各国政府の大規模な景気テコ入れ政策や新興市場国、資源保有国などの経済

が景気の低迷を抑制する方向に働く可能性もある。

李明博政権は昨年2月の発足以来、厳しい局面が続いていたが、現在は徐々に安定度を回復させている。また、北朝鮮は韓国との対決姿勢を先鋭化させている。

2. 韓日関係の現状と課題

現在の韓日経済関係は「縮小不均衡」の状態にあるが、依然重要なパートナーである。韓国の貿易収支赤字は韓日経済関係の活性化における最大の課題だ。対日貿易赤字の拡大について、韓国側が抱える問題として、①不十分な日本向け商品開発、②微弱な対日進出への意思、③経営資源活用の非効率性など、一方日本側の要因として、①韓国製品に対する不信、②日本市

場の特殊性などがある。

韓日FTA交渉の長期中断の一因に相互の政策目標と戦略の違いがあるようだ。韓国は先進国との包括的で高い水準のFTAを目指しているが、日本は域内国（ASEAN諸国）等との選別的かつ中間水準のFTAを目指している。

3. 韓国の物流

韓国の物流業界では大企業中心の再編が進んでいる。3PL*を利用する企業が年々着実に増えている。2008年時点で国内輸出企業の46.3%が3PLを利用している。3PLを利用する荷主企業には法人税を下げインセンティブも付与されている。

物流サービスの供給過剰がサービス価格の適正化を

妨げている。この状況を是正するため、一次下請け、二次下請けの廃止義務付けなどを盛り込んだ制度（直接運送義務制度）が近年導入された。

仁川国際空港や釜山港などのハブの物流施設の建設に成功した一方、各自自治体が物流施設の建設を要求しており、分散化が懸念されている。

4. 韓国グローバル企業の経営動向

①企業のグローバル化の現状

海外現地法人の現地化は遅れており、現地社員の不満が高まっている。今後、海外現地法人に関しては、CEOも含めて現地からの抜擢を進めていく計画を持っている。

財閥系トップ企業では、将来有望な社員をMBAや海外研修に積極的に派遣している。

少子化で人材不足になってくる中、韓国でも日本同様、高度な技能を持った外国人労働者の獲得が課題となってくる。韓国が外国人を受け入れられる政治社会的な環境を整備することが非常に重要との共通認識がある。

②グローバル人材育成

財閥系トップ企業は技術人材を中心にR&D人材の確保に長期的に取り組んでいる。

日本の工学部のレベルが非常に高いと認識しており、日本の大学で学んだ学生を積極的に採用している。また奨学金制度をさらに拡大していく必要がある。

韓国では理科系の学生の能力が顕著に下がっており、深刻な問題になると予想される。また日本同様、若者の大企業離れが進行しつつある。

*1997年4月、閣僚会議が定めた「総合物流施策大綱」では、3PL（サード・パーティ・ロジスティックス）を「荷主に対してロジスティックス改革を提案し、包括的にロジスティックス・サービスを受託する業務である」と定義されている。