

V. R. F. Series

No.470

Dec. 2011.

日韓FTA交渉と締結への障害要因

鄭成春 (Sung Chun JUNG)

日本貿易振興機構 アジア経済研究所

INSTITUTE OF DEVELOPING ECONOMIES, JAPAN EXTERNAL TRADE ORGANIZATION

目 次

第1章 序論	1
第2章 日韓FTAを取り巻く環境	5
2. 1. 日韓FTA交渉の経緯	5
2. 2. 韓国のFTA政策	7
2. 2. 1. 概要	7
2. 2. 2. 韓国のFTA政策の特徴	9
2. 2. 3. 締結の現況	11
2. 2. 4. 今後の課題	12
2. 3. 日本のEPA政策	13
2. 3. 1. 概要	13
2. 3. 2. 日本のEPA政策の特徴	16
2. 3. 3. 締結の現況	17
2. 3. 4. 今後の課題	18
2. 4. 日韓FTAの経済効果	19
2. 4. 1. マクロ経済への影響	19
2. 4. 2. ミクロ経済への影響	24
2. 5. 日韓FTAに対する認識の変化	26
2. 6. まとめ	29
第3章 日韓FTAの障害要因	31
3. 1. 経済的要因	31
3. 1. 1. 貿易赤字はさらに増える	31
3. 1. 2. 日本企業の韓国投資が増えるとは限らない	34
3. 1. 3. 部品・素材の日本への依存がさらに強まる	37
3. 1. 4. 農水産業における市場開放に日本側は消極的である	41

3. 1. 5. 非関税障壁の撤廃に日本側は消極的である	4 3
3. 1. 6. 韓国の自動車業界の反対が根強い	4 5
3. 1. 7. 韓国企業は日本市場を守るための日韓FTAの必要性が低い	4 7
3. 2. 政治・外交的要因	4 8
3. 2. 1. 韓国国民の被害意識が強い	4 8
3. 2. 2. 日本の政治や交渉体制への不信感が強い	5 0
3. 2. 3. 韓国政府は韓国国民を説得する材料を見つけていない	5 1
3. 2. 4. 韓国も日本も巨大経済圏とのFTA交渉で忙しい	5 2
3. 2. 5. 日本のリーダーシップへの不信感が強い	5 3
3. 3. まとめ	5 3
第4章 終わりに	5 5
補章 東日本大震災と日韓関係	5 8
1. サプライチェーン（供給網）寸断のリスク	5 8
1. 1. 国内供給網への影響	5 8
1. 2. 海外供給網への影響	6 0
1. 3. 日韓FTAへの影響	6 2
2. 大震災からの復興と日韓協力	6 2
2. 1. 復旧・復興の現状	6 2
2. 2. 復興と国際協力	6 5
3. 今後のエネルギー政策と日韓関係	6 6
3. 1. 日本の原発政策と韓国への影響	6 7
3. 2. 日本の再生可能エネルギー政策と韓国への影響	6 9
参考文献	7 0
あとがき	7 1
著者紹介	7 2

図表目次

【図表 2-1】	韓・インドFTAと韓米FTAについて説明する韓国政府のポスター	10
【図表 2-2】	韓国のFTA推進の現況(2011年9月30日現在)	11
【図表 2-3】	日本のEPA締結の現況	18
【図表 2-4】	日韓FTAの経済効果 (KIEP/IDE共同研究、2000年)	20
【図表 2-5】	日韓FTAの韓国経済への効果 (2000年代初期)	21
【図表 2-6】	日韓FTAの経済効果 (KIEP、2008年)	23
【図表 2-7】	日韓FTAの経済効果 (KIEP、2010年)	23
【図表 2-8】	日韓FTAの産業別効果 (静態効果)	25
【図表 2-9】	日韓FTAの産業別効果 (動態効果)	26
【図表 2-10】	日韓の競争力の変化	28
【図表 3-1】	韓国の部品・素材の世界輸出推移	33
【図表 3-2】	韓国の部品・素材及び全産業の貿易額の推移 (億ドル、%)	39

要 約

本稿の主な内容は日韓FTA交渉への障害要因についての分析である。障害要因について分析するために韓国と日本のFTA/EPA政策全般について解説した後、経済的側面と政治・外交的側面に分けて日韓FTAの交渉を妨げる様々な要因について主に韓国の立場から分析を行った。日韓FTAはグローバル競争で勝ち抜くためには両国が避けては通れない重要な課題であることを確認した上で、日韓FTA交渉の障害要因を取り除くためには日韓がどのような努力をすべきかについて若干の提案を行った。最後に、東日本大震災後の日韓協力のあり方について若干の意見を述べておいた。

【キーワード】 自由貿易協定、日韓FTA、障害要因、対日貿易赤字、部品素材、対韓投資、農業市場開放、東日本大震災、日韓協力

第1章 序論

2003年12月に開始した日韓FTA交渉は、2004年11月、6回目の交渉を最後に中断している。交渉中断からすでに7年が経過した。この7年間、日本と韓国は貿易の自由化のために一体何を成し遂げてきたのだろうか。実は、この7年間、日本と韓国は様々な国を相手にして懸命に自由貿易協定を結んできた。韓国の場合、チリ、シンガポール、EFTA、ASEAN、インド、EUとのFTAをすでに発効させることに成功した。韓米FTAは2012年1月に発効する予定である。一方、日本は、この間、メキシコ、ASEAN各国、スイス、インドとのEPAを発効しており、ペルーとは締結済みである。現在は、環太平洋経済連携協定（TPP）交渉への参加をめぐる激しい論争を繰り広げている。韓国は、主に、米国、EU、インドといった巨大な市場を狙ったFTAを締結し海外市場の拡大を図ってきた。一方、日本は、主に、ASEANなどアジア地域を中心としたFTAを締結しており、この地域における生産ネットワークの効率化を図ってきた。

この7年間の成果に対する評価は色々あると思うが、少なくとも両国は貿易自由化のために努力してきたことは確かである。特に韓国は日本より貿易自由化に熱心に取り組んできた。その結果、米国、EU、インドといった巨大市場へのアクセスがよりスムーズになり、これらの市場への輸出がさらに増加することを期待している。日本も様々な国内問題を抱えながらもEPAの締結に取り組んできた。しかし、日本は韓国に比べて市場開放に消極的であった。その結果、米国やEUなど、巨大市場との貿易自由化には韓国に遅れを取っている。特にEU市場での日韓企業の競争条件は日本に不利になっており、日本企業はこの状況を打開するためにEUとのEPAの締結を日本政府に強く求めている。

以上のようにFTA/EPAの締結に熱心な日韓両国がなぜ未だに日韓FTAの締結に成功していないだろうか。一体何が日韓FTAの締結の障害要因となっているのだろうか。この報告書ではこの問題について考えてみる。実は、日韓FTA交渉

が中断してから両国はお互いにまったく関心を示さなかったわけではない。両国は交渉再開のために努力をしてきたわけである。特に、日本側は韓国側より交渉再開を強く望んでいた。これに対して韓国側はある程度の誠意を示しながらも必ずしも交渉再開に積極的ではなかった。このような韓国側の行動にはそれなりの政治経済的な背景と理由があったはずである。もちろん日本側にも交渉を妨げる様々な要因がある。例えば農産物の関税撤廃の難しさ、日本経済界の日韓FTAに対する相対的な関心の低さなどの問題がある。このように日韓両国はお互いに交渉への障害要因を抱えているが、この報告書では、主に韓国側の立場から見た交渉の障害要因を中心にまとめてみる。

今日のようなグローバルな競争時代に貿易投資の自由化は避けては通れない経済条件となっており、その観点から日韓FTAも締結すべきだと筆者は考えている。日韓FTAは様々な面で日韓両国に利益をもたらすと期待されているからである。例えば、関税撤廃により日韓間の産業内貿易が増加し、同一産業の中でも両国企業間の適切な分業や協力体制が形成される可能性がある。これを通じて世界市場での競争力を増加させ、両国企業の共同利益も増える可能性がある。両国のFTAネットワークが形成されるとこのネットワークを活用した両国企業の協力はさらに増加すると期待される。

日韓FTA締結を通じて東アジアにおける経済制度の調和を加速化することも期待できる。特に中国を含めた市場経済制度がまだ発展途上にある東アジア地域・国の制度改善のためには、強力なリーダーシップが必要である。このリーダーシップを日本と韓国が協力して発揮した方がこの地域の経済発展のために望ましい。日韓FTAはこの道のりの第一歩であると筆者は考えている。この報告書は、日韓FTAが有する以上のような意義を前提にしながら、この交渉の障害要因を韓国側の立場から考えている。

この報告書ではもう一つのテーマについて筆者の感想を述べておく。それは東日本大震災以降の日韓関係についてである。東日本大震災は日本社会に様々

な変化をもたらしている。貿易政策、エネルギー政策はその変化がもっとも激しい分野の一例であろう。東日本大震災以降、日本政府は2011年6月までに出す予定だったTPP交渉への参加への結論を同年11月までに延期することを発表した。大震災と津波は日本の農業と水産業を直撃したからである。激しい議論の末日本政府はTPP交渉への参加を決めた。これだけではない。日本の製造業にも大きな被害が発生し、供給網が寸断され世界経済に一大混乱が起きたからである。世界の需要者たちは日本企業に製品供給の安全性を高めるよう求めた。自然災害が多い日本は一極集中的な生産体制の修正を余儀なくされたのだ。日本企業は生産拠点の多極化のために日本の他地域、さらには海外生産拠点の強化などの対策に乗り出さざるを得なくなった。

エネルギー政策にも一大変化が起きた。原発の新設が事実上不可能になり、日本は別のエネルギー源を開発・普及せざるを得なくなったからである。これは実に大きな変化である。なぜならば、原発依存からの脱却という路線転換は原発への依存度が高い隣国のエネルギー政策を直撃するはずだからである。もう一つ、代替エネルギーの開発・普及はエネルギー技術と市場をめぐる環境を一変させ、隣国に大きな影響を与えるはずだからである。例えば、2011年9月に制定した『再生可能エネルギー特別措置法』は日本の太陽電池市場を急速に拡大させる可能性を潜めている。欧米市場の落ち込みを補う意味もあり近隣国の太陽電池メーカーにとっては絶好のチャンスと捉えられるはずである。

このような変化は日韓関係にも変化をもたらすだろうと考えられる。一体どのような変化が起こるのだろうか。また日韓関係はどのように修正されるべきであろうか。これは今後の日韓関係を再構築する上で重要なテーマである。この報告書ではこのテーマについて本格的に取り上げることはせず、大震災以降の日本社会を観察してきた筆者の感想を若干述べておく程度にしたい。

最後に、本報告書の表現の一部にはややストレートで感情が込められているが、これはあくまでも交渉の障害要因についての理解を深めるためのものであ

ることを断っておきたい。

第2章 日韓FTAを取り巻く環境

2. 1. 日韓FTA交渉の経緯

日韓FTAは2003年12月に開始され、2004年11月の第6回目の会合を最後に交渉が中断されている。この本交渉に入る前に、日韓FTAの必要性や経済効果などについていくつかの研究がなされた。1998年から2000年にかけて、対外経済政策研究院（韓国）とアジア経済研究所（日本）は、日韓FTAに関する共同研究を行った。この共同研究では、両国の研究機関が日韓FTAの経済効果に関する独自の研究結果を発表した。韓国の研究結果によると、日韓FTAは韓国の経済成長や国民厚生を減少させ、貿易赤字をさらに拡大する。このような研究結果だけでは交渉に入ることができない。そこで、財界の意見を聴取するという形で両国の財界が参加する「日韓FTAビジネスフォーラム」を設置し、日韓FTAの必要性を訴えようとした経緯がある。これらの研究やフォーラムの働きかけもあり、また正式な産官学共同研究を経て、2003年10月にバンコクで開かれた日韓首脳会議で日韓FTA交渉が合意された。交渉は2005年までの妥結を目標に掲げていた。

この当時、日本と韓国がお互いを交渉の相手にした理由は以下の通りだったと思われる。まず日本は東アジアを中心とする質の高いFTAを締結しようとした。韓国はOECD加盟国で経済や社会の発展段階が高く、日本が掲げていたその目標を満たせる国だったに違いない。また、1998年に新しく発足した金大中政権は日本に対して非常に好意的だったため、この機会を通じて日韓経済関係を強化しようとする狙いがあったと思われる。一方、韓国も日本と同様に、アジア地域でモデル的なFTAを締結してアジア経済統合への大きな一歩を踏み出すことを願っていた。日韓両国は農業分野を含む包括的で開放水準の高いFTAを少なくとも理念的には掲げていた。

しかし、残念なことに、交渉はうまく行かなかった。質の高いFTAを締結するとの目標と両国が抱えていた現実の課題があまりにもかけ離れていたからである。交渉は七つの分科会に分けて行われた。①商品貿易、②サービスと投資、③非関税措置、④相互認定、⑤その他の貿易規範（政府調達、知的財産権、競争）、⑥協力、⑦紛争解決が七つの分野である。この七つの分野のほぼすべてで日韓の意見の差が存在し、この溝を交渉を通じて埋め尽くすことはできなかった。例えば、商品貿易分野では、日本は製造業の市場開放には積極的だった反面、農業の市場開放には消極的だった。一方、韓国は自国の製造業市場の開放にかなり慎重な態度を見せた。非関税措置に関しては、韓国側は日本の制度や流通慣行などが自由貿易を阻害すると指摘した反面、日本側はそういう非関税措置の存在を否定した。協力分野では、韓国側は日韓産業技術協力を求めた一方、日本側は政府が民間の協力活動に介入することはできないと、一定の距離を置いた。このように、各分野で両国の意見の差は色々と存在していた。

日韓FTA交渉の再開の動きが現れたのは2008年に入ってからである。韓国では李明博大統領の新政権が登場し、日韓関係に対して前向きな姿勢を示した。日本でもアジア近隣国に配慮する福田首相が就任した。これを機にして日韓FTA交渉の再開を探る実務レベルの会議（正式には「日韓FTA交渉再開の環境作りのための実務会議」）が2008年6月に東京で開かれた。その後も実務会議は続いてきた（2008年12月、2009年7月、2009年12月）。実務会議は2010年から局長級会議にレベルをアップした。これは2010年5月の日韓首脳会議での合意に基づいたものであり、2010年9月と2011年5月に局長級会議が開かれた。これらの実務会議は日韓FTA交渉再開のための環境作りを目標にしていた。しかし、会議が実ることはなかった。両国は既存の意見を固守したからである。

日本は最近でも日韓FTA交渉の再開を韓国に訴えている。例えば、武藤在韓日本大使は2011年9月に行った講演で日韓FTA交渉の再開を強く訴えた。

その理由として武藤大使は価値観・発展関係・文化が近いこと、戦略的利益を共有していること、両国の協力は世界経済をリードする制度や規則を作れることなどを掲げた。特に、グローバルビジネスで勝ち抜くために両国企業の協力が重要であると述べ、それぞれの長所を生かした補完関係の形成が望ましいと強調した。日本企業は資金力、企画力、情報力、技術力を持ち、韓国企業は想像力と営業力を持っていると評価した。このように日本は今でも韓国にFTA締結に向けた努力を続けている。このような日本の働きかけに対して、韓国はまだ交渉再開への本格的な動きを見せていない。これが現在までの日韓FTA交渉をめぐる経緯である。

2. 2. 韓国のFTA政策

2. 2. 1. 概要

韓国政府は1990年代まではWTOを中心とする多国間貿易自由化を重視する政策を進めてきた。FTAなどの二国間貿易自由化政策は世界の貿易自由化に否定的な影響を与えると考えていたのである。当時の経済学的な分析も肯定的影響より否定的影響を強調するのが普通だったからである。例えば、FTAはアメリカを中心とする経済圏とヨーロッパを中心とする経済圏に世界経済を分割してしまう可能性があるとして批判された。また、非加盟国を差別する効果も発生する。さらに、原産地規定の複雑化によりいわゆるスパゲッティボール効果が発生し、結局は加盟国にも望ましくない影響が発生してしまう。こうなのが当時の理論的分析の結論であった。

しかし、2000年代に入り韓国政府は貿易政策の大転換を図り始めた。それはWTOを通じた自由化を推進すると共にFTAなど二国間あるいは地域的自由化交渉を積極的に推進することであった。このような政策転換の背景は以

下の通りである。第1は、WTOのDDA交渉が非常に非効率的だったことである。第2は、EUやNAFTAなど、地域貿易協定の成功事例が出始めたことである。第3に、FTA交渉が世界的な流れを形成するようになり、韓国も海外の市場を確保するためにはFTAを締結せざるを得なくなったことである。結局、韓国はFTAを積極的に推進するという攻めの観点からではなく自分の市場を守るという守りの観点からFTA政策をスタートさせたのである。

韓国は最初のFTA交渉国としてチリを選んだ。その理由は韓国経済への影響が小さいこと、中南米進出のための拠点として価値があったことが挙げられる。チリは中南米地域ではFTAのチャンピオンと呼ばれるほど豊富なFTA交渉の経験を有しておりFTA交渉の学習相手として有効だった。1999年12月交渉を開始し、ほぼ3年かかって2002年10月に妥結に至った。農業への悪影響を懸念した農業団体及び国会での反対のため、国会での批准に1年以上の時間がかかり、2004年2月に正式に批准を受けた。

韓国政府は2003年から「同時多発的FTA交渉」を政策の基本的方向にした。このような政策の背景には韓国がFTA政策で競争国に遅れを取っているという危機感があった。FTA後進国からFTA先進国になるためにはFTA締結のスピードを上げるしかない。そこで、「一つずつ」ではなく複数のFTA交渉を「同時多発的」に行う方針を決めた。FTA交渉を促進し、また、国民の理解を得るために、韓国政府は2004年6月「自由貿易協定締結手続き規定」（大統領令）を制定し、交渉プロセスの透明性を高めた。この手続きを通じて交渉の過程で専門家や業界の意見を聞く機会を設けるようにした。

2000年代から始まった韓国政府のFTA政策のもう一つの特徴は「包括的なFTA」を締結することである。商品分野での関税撤廃だけでなくサービス、投資、政府調達、知的財産権、技術標準など広い分野をFTA交渉で議論し、できれば高いレベルのFTA協定を締結することを目的にしていた。このようなFTA政策を通じて、相手国の市場開放度を実質的に高めると共に、韓

国の遅れた国内制度を改革するきっかけとして活用する狙いがあった。

韓国政府は同時多発的なF T A交渉を通じてF T A交渉について学習してきた。このような学習プロセスを通じて築いてきた交渉能力は巨大市場国をターゲットにする交渉で活用されるようになった。米国、E U、インドなど、日本が避けていた国を交渉相手に取り、一方では国民の反対を抑えながら、交渉を進めてきた。米国とは2007年6月に署名、E Uとは2011年7月暫定発効、インドとは2010年1月発効など、巨大市場に向けたF T A協定が積極的に締結された。巨大市場国とのF T Aを通じて、巨大な市場を獲得すること、また、先進的な制度をF T A協定を媒介にして国内に導入することが主な目的だった。

最近の特徴の一つは資源国とのF T A交渉の開始である。世界的な資源確保競争が激化する中で韓国政府はF T Aを活用して資源国との良好な二国間関係を築くことを狙っている。コロンビア、ペルー、オーストラリア、G C CなどとのF T A交渉はその典型的な事例である。

2. 2. 2. 韓国のF T A政策の特徴

以上の経緯から韓国政府のF T A政策の特徴を簡単に整理すると以下の通りである。第1は、F T A締結の目的が海外市場を拡大することである。政治や外交的な側面がないわけではないが、F T A締結は主に経済的な側面が圧倒的に強い。貿易規模（輸出+輸入）がG D Pの8割を超えている韓国経済の構造を見ればこの理由が分かるだろう。

第2は、米国やE Uなど先進国とF T Aを締結して、韓国経済の構造改革を図ろうとしている。この点については既述したとおりである。構造改革の手段としてF T Aを活用するためには、レベルの高いF T Aを締結する必要がある。米国とのF T A協定はその典型事例である。この協定を活用して韓国の知

的財産制度、サービス市場開放を通じたサービス産業の競争力強化などを図ろうとしている。

第3は、F T A締結がなぜ必要なのかについて積極的に広報活動を行うなど、国民を説得するための努力もしている。新聞、テレビ、ラジオ、インターネットなど、様々な媒体を通じてF T Aについてその効果を宣伝している。例えば、インドとのF T A締結については、他の競争相手国より先にインド市場に進出して韓国の経済領土を拡大することを強調している。下の左の図はインドとのF T A締結を知らせる広告で韓国の経済紙に載せたものである。右の図は韓米F T A追加交渉の結果について説明する広告である。このような活動を通じて、F T Aに対する国民の疑問や反対を乗り越えようとしている。

【図表2-1】 韓・インドFTAと韓米FTAについて説明する韓国政府のポスター



出所:外交通商部自由貿易協定Website(<http://www.fta.go.kr/new/index.asp>)

2. 2. 3. 締結の現況

韓国のF T A政策は以上のような経緯を経て現在に至っている。図表2－2は韓国が推進しているF T A協定の現況をまとめたものである。この図表では、「発効済」、「署名及び妥結済」、「交渉中」、「共同研究など交渉の基盤形成」に分けて韓国政府が進めているF T A政策の現状をまとめた。この図表から分かるように、韓国は7カ国・地域とF T Aを発効させている。署名が終わったのは米国であり、2012年12月現在、韓米両国における批准の手続きが完了している。これらの国は巨大市場国であり、発効すればかなりの経済的効果が期待されている。7カ国とは現在交渉中である。共同研究など交渉の基盤形成を行っている国は日本を始め9カ国・地域に及んでいる。日本とのF T A交渉は、周知のように、2003年スタートし2004年11月に中断しているが、2010年後半から局長級会議をスタートさせるなど交渉開始を狙った努力をしている。もっとも関心が寄せられているのは中国との交渉であるが、今のところ、政府の基本方針はまだ定められていないようである。

【図表2－2】 韓国のFTA推進の現況(2011年9月30日現在)

発効	署名及び妥結	交渉中	共同研究など
チリ(2004.4.1)、シンガポール(2006.3.2)、EFTA(2006.9.1)、ASEAN(商品2007.6.1、サービス2009.5.1、投資2009.9.1)、インド(2010.1.1)、EU(2011.7.1、暫定発効)、ペルー(2011.8.1)	米国(2007.6.30)	カナダ、メキシコ、GCC、オーストラリア、ニュージーランド、コロンビア、トルコ	日本、中国、韓－中－日、MERCOSUR、イスラエル、ベトナム、モンゴル、中米、マレーシア、インドネシア

出所:外交通商部自由貿易協定Website(<http://www.fta.go.kr/new/index.asp>)

2. 2. 4. 今後の課題

韓国は米国、EU、ASEANなど巨大経済圏とのFTAを締結した。米国とのFTAを早めに発効させる課題は残っているものの、巨大経済圏への輸出環境を整えたという面でかなりの成果をあげたと評価できる。残っている巨大経済圏は二つ、つまり、日本と中国である。

日韓FTAの場合、交渉決裂の主な理由についての双方の主張は異なる。韓国政府は日本の農業市場開放が満足できなかったと主張する。日本政府は韓国の製造業への負担が主な理由だろうと推測している模様である。交渉決裂後、日本政府は韓国政府に交渉再開を求めてきた。しかし、韓国政府は関税率が相対的に高い韓国に大きな被害が発生するのではないかと懸念している。この懸念を払拭させるほどの何か目に見える日本側の対策・行動がなければ韓国政府はなかなか動きにくい状況にある。国民を説得するための材料もほしいからである。こういう材料無しに交渉を再開することは難しい。再び交渉決裂の事態になったら日韓FTAは危機的な状況に陥る可能性が高いからである。だから両国はかなり慎重に対応する必要がある。現在両国政府は局長級レベルでの交渉再開への基盤作りをしているが、いつ交渉再開にいたるかはまだ分からない。多分簡単に交渉再開にいたることは難しいのではないかと考えられる。

一方、韓中FTAについても韓国政府は慎重な態度である。経済的影響がかなり大きいからである。韓中両国は2007年から2008年にかけて韓中FTAに関する産官学共同研究を行ってきた。米国発金融危機以降共同研究は中断されたが、2010年再開し同年5月に終了した。2010年9月、両国政府は「敏感性分野」に対する第1回目の検討会議を開いて交渉開始への本格的な検討を始めた。2011年4月には韓中通商長官会議が北京で開かれたが、FTA交渉をどうするかについてはまだ結論に至っていない。

日中韓FTAは現在産官学共同研究を行っている途中にある。2009年1

0月、日中韓サミットで共同研究を行うことに合意してから2010年3回の会議を行った。2012年までに6回の会議を予定していた。2011年11月、日中韓首脳会議では共同研究を年内に完了し、2012年から交渉に入ることが合意された。これまでの会議を見ると、三カ国の間にはかなりの隔りがあるようである。このギャップをどのように埋めるかが今後の課題となるが、現実には相当厳しいと言われている。日中韓FTA交渉にまで行けるかは不透明であり、交渉を開始してもかなり低いレベルのFTAになるだろうと予想されている。中国がもっとも積極的な反面、日本は留保的である。韓国は二つの国を仲介する立場にある。

以上のように、韓国は日本及び中国とのFTAをどの順番で、どんな形（二国？多国？）で締結していくかについて悩んでいる。その経済的効果が大きいゆえに簡単に決められないからである。東アジアにおける日中韓のFTA交渉の今後の展開は予断を許さない状況にあり、注意深い観察が必要であろう。

2. 3. 日本のEPA政策

2. 3. 1. 概要

日本も韓国と同様に、1990年代末から2000年代初めのころにFTA政策に関心を示し始めた。日本政府からFTA政策についての意見や考え方がはじめて発表されたのはおそらく2002年外務省が発表した「日本のFTA戦略」であろう。外務省はこの文書の中で、日本政府全体の意見ではないと言いつつも、FTA交渉が有力な外交手段であることを強く訴えたのである。なぜFTAなのか。外務省のこの文書は二つの理由を挙げた。一つはWTOがカバーできない分野における連携の強化が必要であるという理由である。現在も大きな変化はないが、当時の日本政府の考え方としてはWTOが自由化のための柱でありFTAはそ

れを補完する手段に位置づけられていた。もう一つの理由は、アメリカやEUがWTOだけでなく大規模な地域経済貿易網を構築する政策を並行して展開していることである。

「日本のFTA戦略」で優先的にFTA交渉を進めるべき国・地域に挙げたのは東アジア地域であった。東アジア地域は貿易量が多いが米国やEUに比べて関税率が高いのでFTAを通じて関税を撤廃することの利益はかなり大きいと考えたからである。東アジア地域の中でも優先度の高い国・地域は韓国とASEANであった。中国についてはかなり優先度が低かった。その理由は、当時の中国はまだ成熟した国ではないというイメージが強かったからである。究極的には日中韓プラスASEANという地域統合のプロセスの中で慎重に対応するというのが対中国戦略の基本であった。米国やEUも優先度の低い国・地域であった。何より農業への影響が懸念されていたからである。オーストラリアとニュージーランドに対しては農産物問題があるが資源大国であることから短期的には分野ごとの協力を強化しながら中長期的にはFTAを締結するという二段階アプローチが提案された。メキシコに対しては早急な対応を求めている。メキシコは中米のFTA大国であり、そこで活動する日本企業を守ることが大きな課題であったからである。このような戦略はその後日本政府に受け継がれるようになった。

FTA政策についての日本政府全体の公式的な見解は2004年12月に発表された。その文書が経済連携促進関係閣僚会議が発表した「今後の経済連携協定の推進についての基本方針」（以下、「基本方針」）である。この時点で日本政府はようやく省庁間の意見を調整した上での政府全体のFTA政策に関する基本方針を出したのである。この基本方針ではFTAという用語よりEPAという用語をより多く使うようになった。そしてEPAはWTOを補完するという位置づけとしながらも「我が国の対外経済関係の発展及び経済的利益の確保に寄与するものである。同時に、EPAは我が国及び相手国の構造改革の推進にも資するものである」と宣言した。また、この時期の日本のEPA交渉は、2002年外務省

が発表した「日本のFTA戦略」のシナリオ通りに動いていた。すなわち、メキシコとはすでに署名済み、フィリピンとは大筋合意、タイ、マレーシア、韓国とは交渉中であったからである。ASEAN全体との交渉も始まろうとしていた。このようにメキシコを除いて主に東アジア地域の国とのFTAを通じて、この地域での経済連携を強化しようとしたのが日本のFTA戦略の基本であった。

「基本方針」には交渉相手の選択基準が提示されている。大きく分けて、政治・外交上の観点、経済上の観点、実現可能性の三つの基準で交渉相手を選択するという戦略である。政治・外交の面では、日本に有利な国際環境に貢献できる国が優先的に選択される。例えば、東アジア共同体の形成や安定に貢献できる国、WTO交渉など国際交渉で協力できる国などが考えられる。経済面では、言うまでもなく、輸出市場の拡大、日本企業のビジネス環境の改善、食料や資源確保、優秀な人材の受け入れなどが重要な基準となっている。実現可能性では、センシティブな品目がどれくらいあるか、相手国がきちんと協定の実施が可能な体制を整えているかなどが提示されている。いずれにしても、この「基本方針」は、今後日本がEPAを積極的に推進していくことを明らかにし、また、交渉相手の選択基準も明らかにしているという意味で、重要な文書であった。

その後、日本政府は積極的にEPA政策を展開してきたが、残念ながらその成果は乏しいものであった。日本が締結したEPAは主にASEANの加盟国であり、巨大経済圏としてはインドが唯一である。域外にある締結国はメキシコ、チリ、ペルー、スイスなどがあるが、いずれもいわゆる防御的EPAに過ぎない。中国、米国、EUとは極めて慎重に対応してきたが、これらの国とは農業が大きな問題となっている。オーストラリアとは交渉を行ってきたが、この交渉も農業などの関係で進展がない状態が続いている。

このような事態に日本政府は危機感を感じ始めた。このこう着状態をどう打開するか。日本政府は2010年11月に「包括的経済連携に関する基本方針」を発表したが、この基本方針はこのような危機感から生まれたものであつ

た。この基本方針は日本のEPA政策が他国に比べて遅れを取っていると正直に認めている。もしこの状況が続くならば、日本は発展していく新興国に市場と雇用を奪われてしまう可能性が高い。これはどうしても防ぎたい。そのためには、「国を開き」、「未来を拓く」決心が必要だとしている。具体策として提示したのも以前とは異なる。

この基本方針では「アジア太平洋地域」を強調しているからである。以前には「東アジア地域」を重視してきたが、対象地域を太平洋地域に広げようとしている。特に、「環太平洋経済連携協定」(TPP)への関心が示されているのである。もちろん東アジア地域への関心は依然として高い。例えば、交渉中のオーストラリアとの合意、日韓交渉の再開、日中韓FTAなど広域経済連携にも強い意志が示された。EUとの交渉も強く望まれており、そのためにはEUが求めている非関税措置の撤廃に取り組むことも提示されている。日韓交渉で非関税措置の撤廃を要求した韓国政府への対応とは対照的である。2010年の基本方針は農業改革、規制改革、人的移動の活性化など、国内問題への取り組みも必要であることを強く訴えた。事実、これらの国内問題が日本のEPA政策の大きな障害となっていたからである。

以上のように、2010年の基本方針から日本のEPA政策は根本的な方向転換を目指した。残念ながら、2011年3月11日に起きた東日本大震災により日本のEPA政策は大きな影響を受けている。大震災の被害は主に農業と漁業分野で発生しており、農村と漁村の建て直しが国家の重要な課題となっているからである。こんな非常時には農水産業に悪影響を与えかねない市場開放を行うべきではないという国民的感情が強まっている。

2. 3. 2. 日本のEPA政策の特徴

ここで日本のEPA政策の特徴をまとめてみると以下の通りである。第1に、

日本は物品やサービスの貿易自由化だけでなく制度の調和、協力などを含めた広い分野での経済連携を重視する政策を展開してきた。第2に、地域的には東アジアを重視してきた。その結果、日本が締結したEPAの大半はASEANとインドである。日本は最近アジア以外の地域にも関心を拡大している。例えば、TPPへの参加を前向きに検討したり、EUとのEPA交渉に積極的である。これは日本のEPA政策の大きな方針転換の一つであろう。第3に、日本は省庁間の意見調整に時間がかかり速やかに交渉を行うことが難しいという特徴を持っている。日本の交渉推進体制を見ると、主なメンバーとして主席代表と4省共同議長がいる。共同議長を出す省は外務省、財務省、農水省、経産省である。こちらでの決定を受けて交渉官が交渉に当たる。しかし、意思決定のためには内閣、首相、官邸、議会など、主要関係者との綿密な意見交換や許諾が必要である。このすべてのプロセスを完了するには時間がかかり、交渉相手は疲れてしまう可能性が高くなる。このような交渉体制は責任を持って意思決定を下す主体がない構造である。日本国内ではこのような意思決定プロセスが当たり前かもしれないが国際的場面ではあまりにも重い交渉負担を相手に強いることになり、交渉がうまく行かない結果になりかねない。

2. 3. 3. 締結の現況

2011年9月30日現在における日本のEPA締結状況は以下の表の通りである。

【図表 2-3】 日本のEPA締結の現況

国・地域	発効時点
シンガポール	2002. 11
メキシコ	2005. 4
マレーシア	2006. 7
チリ	2007. 9
タイ	2007. 11
インドネシア	2008. 7
ブルネイ	2008. 7
ASEAN	2008. 12
フィリピン	2008. 12
スイス	2009. 9
ベトナム	2009. 10
インド	2011. 8
ペルー	2011. 5締結、発効待ち
韓国	2004年交渉中断
GCC	2007年交渉中断
オーストラリア	2010年交渉中断

出所：外務省ホームページ

2. 3. 4. 今後の課題

以上で見たように、日本は東アジアを中心としたEPA網の完成にはある程度成功している。しかしその他の地域に対してはEPA網の構築に成功していない。東アジアにおいても肝心の韓国や中国とはまだ交渉にも入っていない状況にあ

る。さらに、オーストラリアやニュージーランドとも交渉に成功していない。まして、米国やEUのように巨大経済圏とはまったく交渉の準備ができていない。日本政府は2010年にこのような状況を打開するために環太平洋を重視する新しいEPA方針を発表したが、この方針の実現にも大きな壁が立ちはだかっている。今後、このような壁を一つ一つ取り除いていくことが重要である。

それでは、その壁とは一体何か。その壁は主に国内に存在する。もっとも大きな壁は農業問題であろう。次は日本市場を歪める既得権益の克服であろう。こういった問題は簡単に解決できるものではない。だから大胆な改革が必要である。この大胆な改革を実行できる政治家の出現も重要である。東日本大震災はこういった大きな課題に加えてさらに重荷になっている。

2. 4. 日韓FTAの経済効果

日韓FTAの経済効果に関する予測や研究は交渉に直接に影響を与える要因の一つである。現在までの日韓FTAの経済効果に関する研究は多く存在する。それらの研究は、使われた経済モデルやデータが異なるため、結論も若干異なる傾向がある。以下では、日韓FTAの経済効果に関する今までの研究を簡単に振り返ってみる。

2. 4. 1. マクロ経済への影響

韓国対外経済政策研究院（KIEP）とアジア経済研究所（IDE）は1999年から2000年にかけて日韓FTAの経済効果について共同研究を行い、それぞれの研究結果を発表した。経済効果は資本蓄積などの変化がない静態効果（短期）と資本や技術の移動も含めた動態効果（長期）に分けられて推定された。KIEPの研究では、韓国に対する日韓FTAの静態効果はすべてマイナスだった。

推定の対象になっている経済変数のGDP、厚生、対日貿易収支、世界貿易収支はすべてマイナスであった。一方、日本に対する効果はすべてプラスだった。これは日韓FTAを締結したら、少なくとも短期的には、韓国が損をすることを意味する。IDEの研究結果もKIEPの研究結果とほぼ同一であった。ただ、IDEの研究によると、日韓FTAは韓国のGDPと厚生水準に短期的にもプラスの影響を与えている。しかし、そのプラス効果はほぼゼロに近い水準であった。

日韓FTAの動態効果は静態効果とは異なると推定された。日韓FTAにより資本、人の技術の自由な移動が発生し、それによって生産性が高まることが期待されるが、このような生産性向上の効果も含めて推定すると日韓FTAは韓国のGDP、厚生水準、世界貿易収支にプラスの効果をもたらすと結論付けている。ただし、KIEPもIDEも韓国の対日貿易収支は長期でも悪化すると推定した。これは日韓FTAが日本への輸出増加より日本からの輸入増加をもたらすことを意味し、これが長期的にも改善されないことを意味する。もちろん、日本からの輸入品を使って製造した韓国の完成品が世界市場に輸出されることによって対世界貿易収支は改善される。しかし、確かに日韓両国の貿易収支は改善されないというのがこの時期の研究結果であった。

【図表 2 - 4】 日韓FTAの経済効果 (KIEP/IDE共同研究、2000年)

		静態効果		動態効果	
		KIEP	IDE	KIEP	IDE
韓国	厚生水準(%)	-0.19	0.34	11.43	7.09
	GDP(%)	-0.07	0.06	2.88	8.67
	対日貿易収支(億ドル)	-60.9	-38.85	-4.4	-24.6
	対世界貿易収支(億ドル)	-15.43	-2.7	30.14	408
日本	厚生水準(%)	0.14	0.03	-	9.29
	GDP(%)	0.04	0	-	10.44
	対日貿易収支(億ドル)	60.9	38.85	-	24.6
	対世界貿易収支(億ドル)	-	54.79	-	182

出所：外交通商部（2003）、「韓日FTA産官学共同研究会結果」

2000年代以降行われた日韓FTAの経済効果に関する研究は様々な結果を示している。要するに、韓国経済への効果について一貫した結果が出ていなかったのである。GDPや厚生水準にプラスの効果을予測する研究がある反面、逆の予測をする研究もあったからである。日本の研究（IDE、ERINA、Urata & Abeなど）は日韓FTAが韓国経済にプラスの効果をもたらすと予測する傾向がある反面、韓国の研究（KIEP）はマイナス効果を予測する傾向があった。このような傾向に何か理由があるのかははっきりしないが、少なくとも日本側は日韓FTAのプラスの効果を強調したい狙いがある一方で、韓国側は逆にマイナスの効果を強調しこれを補うための日本側の譲歩を求めたいという狙いがあったのではないかと推測できる。

【図表2-5】 日韓FTAの韓国経済への効果（2000年代初期）

	GDP (%)	厚生変化 (%)	対日貿易収支 (億ドル)	対世界貿易収支 (億ドル)
KIEP(2000)	-0.07	-0.19	-60.9	-15.4
IDE(2000)	0.06	0.34	-41.9	-17.1
Scally & Gillbert(2001)	-0.28	-	-	0.1
Nakajima & Kwon(2001)	0.02	-	-72.6	-15.3
ERINA(2001)	静態: 0.29 動態: 1.09	静態: 18.1億ドル 動態: 39.7億ドル	静態: -9.82 動態: -3.01	-
KIEP(2002)	0.02	-0.24	-	-
Urata & Abe(2004)	0.27	0.55	-2.05	-

出所：KIEP(2008a)、『韓日、韓中日FTAをどう見るべきか?』

2000年代後半にKIEPが実施した研究結果はGDPや厚生水準にプラスの効果があることを示している。KIEP(2008b)によると、韓米FTAと韓EUFTAが発効した後日韓FTAが発効する場合の経済効果は、GDP（静態：0.13%、動態：0.7

3%)と厚生水準(静態:6.3億ドル、動態:23.7億ドル)ともにプラスであった。KIEP(2010)は最新のデータ(GTAP Ver.7.1)を使って韓中FTA、韓日FTA、韓中日FTAの経済効果(動態モデル、韓米と韓EUFTAの発効を前提)を計算したが、その結果(GDP:0.59%、厚生水準:29億ドル)は2008年の結果と大きな差はない。

このように日韓FTAの経済効果に関する予測が短期でさえもプラスに転じた大きな背景はおそらく韓米FTAと韓EUFTAがあると考えられる。巨大経済圏とのFTAが締結されることにより巨大市場への輸出増大が期待されるし、また韓国を世界市場への輸出拠点とするための日本企業の韓国投資が増えることも期待されているからである。いずれにしてもこのようなグローバルなFTAネットワークの構築とともに、日韓FTAの経済効果も徐々にプラス効果を出せるようになっていくと考えられる。

ただし、韓中FTAに比べると日韓FTAの経済効果は確かに小さいということも確認されている。推定値の精度の問題はあるものの、KIEP(2010)は韓中FTAがGDP成長では2倍、厚生水準では3倍以上の効果があることを示した。日韓FTAによる厚生水準の変化は動態効果でも30億ドル弱であるが、例えば新しい均衡にたどるまでの期間を10年と想定した場合、毎年3億ドル弱の厚生効果が期待される。韓国の世界貿易額が1兆ドルを越える時期が近く来ると期待される中、せいぜい3億ドルのために日韓政府がこんなに騒いでいるのかを考えれば不思議な気もする。

【図表 2-6】 日韓FTAの経済効果 (KIEP、2008年)

	韓米、韓 EUFTA 発効後、韓日 FTA 発効						
	GDP		厚生水準	対日輸出		対日輸入	
	増加率	増加額	増加額	増加率	増加額	増加率	増加額
静態モデル (完全開放)	0.13	5.87	6.29	20.51	30.32	33.92	84.26
資本蓄積モデル (完全開放)	0.73	32.35	23.74	21.62	32.79	34.62	86.59

出所：KIEP (2008)、『韓日 FTA 締結の効果分析及び交渉戦略樹立のための政策方向』

【図表 2-7】 日韓FTAの経済効果 (KIEP、2010年)

	商品関税 90%撤廃		商品関税 100%撤廃	
	GDP (%)	厚生水準 (億ドル)	GDP (%)	厚生水準 (億 ドル)
韓中 FTA	1.31	100.58	1.48	113.31
韓日 FTA	0.53	26.18	0.59	29.17
韓中日 FTA	1.57	105.32	1.76	117.72

出所：KIEP (2010)、『東アジア経済統合研究：東アジア経済統合が韓国経済に及ぼす影響及び政策示唆』

以上の研究結果を踏まえて日韓FTAが韓国経済に及ぼす影響をまとめて見ると、①短期的にもGDPや厚生水準にプラスの影響をもたらす、②長期的にはより大きなプラス効果が期待される、③米国、EU、中国など巨大経済とのFTAよりは遥かに経済効果が小さい、となるだろう。このような日韓FTAの経済効果が事実であれば、これが日韓の交渉に与える影響は何だろうか。一つ考えられるのは、経済効果が思ったほど大きくないならば日韓FTAを結んでも結ばなくてもいいのではないかという考え方が普及しやすいことであろう。すなわち、マクロ経済効果という側面からは日韓FTAに対する過剰な反応は起こりにくい

状況である。

2. 4. 2. ミクロ経済への影響

しかし、ミクロ的な影響を考えると状況はそう簡単ではない。KIEP(2008)によると、日韓FTAによって関税が完全に撤廃されれば、化学・ゴム・プラスチック、鉄鋼・金属、輸送機器、機械のような産業では、国内生産が減少し日韓の貿易収支がかなり悪化することが分かった。これらは主に素材産業、機械産業のように日本が強みを持っている産業であり、韓国でも重要な基幹産業である。特に自動車産業は日韓FTAにより打撃を受けることを懸念しており、これを阻止するために韓国政府に様々な呼びかけをしてきたと考えられている。いずれにしても、マクロレベルでは韓国経済が正の経済効果を得てもミクロレベルに入ると業界によって様々な影響を受けるようになる。

【図表 2-8】：日韓FTAの産業別効果（静態効果）

		韓米、韓 EUFTA 発効を前提にした効果					
		増加率(%)			増加額(100万ドル)		
		国内生産	対日輸出	対日輸入	国内生産	対日輸出	対日輸入
農 業	米	0.99	-6.67	0.00	139.4	-0.1	0
	穀物・果物・野菜	1.23	22.80	31.46	137.8	88.6	2.8
	肉類・酪農	2.26	777.05	75.17	293.9	142.2	11.2
	食品	2.74	69.77	169.64	820.6	765.5	275.5
	林水産	1.62	20.02	71.79	52.8	17.8	62.6
製 造 業	鉱業	-0.58	-1.45	38.13	-9.9	-0.2	6.1
	繊維・織物	1.94	90.79	81.64	700.2	915.2	421.6
	化学・ゴム・プラ スチック	-0.10	20.29	37.66	-86	584.4	1680.7
	鉄鋼・金属	-1.21	6.40	22.21	-668.1	100.1	812
	輸送機器	-0.54	0.13	49.79	-314.9	0.3	469.2
	電子	1.08	1.91	11.39	713.8	88.7	714.3
	機械	-1.86	2.35	44.71	-1324.9	42.0	3198.7
	その他製造業	-0.06	27.44	49.91	-25.8	287.1	771.7

出所：KIEP（2008）、『韓日 FTA 締結の効果分析及び交渉戦略樹立のための政策方向』

【図表 2-9】： 日韓FTAの産業別効果（動態効果）

		韓米、韓 EUFTA 発効を前提にした効果					
		増加率(%)			増加額(100万ドル)		
		国内生産	対日輸出	対日輸入	国内生産	対日輸出	対日輸入
農 業	米	1.46	-6.25	0.00	205	-0.1	0
	穀物・果物・野菜	1.49	22.02	32.76	158.1	92.5	1.9
	肉類・酪農	2.88	772.33	76.00	364.1	159.1	7.6
	食品	3.30	69.77	171.22	987	831.2	257
	林水産	2.15	19.59	73.15	71.4	17.2	65.1
製 造 業	鉱業	0.12	-0.73	39.63	2	-0.1	6.5
	繊維・織物	2.53	91.86	82.53	965.4	953.8	438.3
	化学・ゴム・プラ スチック	0.48	20.88	38.55	446.5	610.7	1726.8
	鉄鋼・金属	-0.44	7.27	22.95	-247.1	115.4	848.2
	輸送機器	-0.02	0.68	50.32	-13.4	1.6	477.2
	電子	1.93	2.82	12.10	1303.2	133.6	767.6
	機械	-0.98	3.48	45.58	-712.5	63.8	3273.4
	その他製造業	0.49	28.16	50.63	207.5	300.1	789.4

出所：KIEP（2008）、『韓日 FTA 締結の効果分析及び交渉戦略樹立のための政策方向』

2. 5. 日韓FTAに対する認識の変化

日韓FTAに対する韓国内の認識は少しずつ改善してきたと思われる。日韓FTA交渉がまだ開始していなかった2000年代初頭、韓国の経済界は日韓FTAに強い支持を送っていた。韓日ビジネスフォーラムのような場を設けて日本と韓

国の経済界は両国の政府に日韓FTAの締結を強く要請していた。

しかし、雰囲気は徐々に変わり始め、韓国の経済界は反対する企業の方が多数になるような事態になってしまった。例えば、大韓商工会議所が2007年10月に首都圏所在の製造業、サービス業、建設業300社を対象に実施したアンケート調査では、日韓FTAが不利との回答が55.5%を占めていた。大企業よりは中小企業が、そしてサービス業や建設業よりは製造業の方が不利になる傾向が見られた。

しかし、韓国貿易協会が2010年2月に製造業3,000社を対象に実施したアンケート調査では、68.1%が日韓FTAに賛成すると回答した。日本との貿易関係がある企業は8割が賛成し、貿易関係のない企業でも6割強が賛成した。自動車や自動車部品産業も7割近くの企業が賛成しており、日韓FTAが逆に日本市場への進出のチャンスになると認識するようになったことが読み取れた。しかし、機械、鉄鋼、鉱産物などは依然として3割程度しか賛成していない。こういう調査結果から分かるように、韓国の経済界が日韓FTAをどう思うのかは時代とともに変わってきた。最近では、韓国の経済界も日韓FTAに対してはずいぶん賛成するようになったのである。

このように韓国経済会が日韓FTAに好意的に変わった背景には日韓企業間の競争力の変化があると考えられる。すなわち、韓国企業と日本企業との格差がかなり縮小し、韓国企業は日本企業との競争である程度の自信を持つようになったのではないかと考えられる。競争力を現す様々な指標がそれを物語っている。例えば、世界輸出市場シェアを見ると、日本のシェアは2000年7.4%から2009年4.7%に下がった一方、韓国のシェアは2.7%から2.9%に上昇した。貿易規模、特許出願件数、技術貿易など様々な指標で韓国はこの時期に改善を見せたのに対し、日本はほとんどの指標が悪化してきた。自動車の世界市場シェアを見ても、韓国は3.9%から5.1%にシェアを伸ばしたが、日本は18.8%から14.3%にシェアを失った。米国やEUの財政

危機をきっかけにした最近の超円高現象はこの傾向を加速すると考えられる。自動車産業では韓国の部品メーカーが日本の完成車メーカーに部品を供給するようなケースも出始めている。円高により韓国のメーカーがかなりの価格競争力を持つようになったからであろう。

【図表 2-10】：日韓の競争力の変化

	韓国(A)		日本(B)		(B)/(A)	
	2000	2009	2000	2009	2000	2009
世界輸出市場シェア(%)	2.7	2.9	7.4	4.7	2.7	1.6
貿易規模(億ドル)	3327	6866	8588	11315	2.6	1.6
特許出願件数	56,510	114,195 ¹⁾	365,335	332,906 ¹⁾	6.5	2.9
R&D支出規模当たり特許出願件数(%)	4.27	3.70 ²⁾	3.60	2.48 ²⁾	0.8	0.7
技術貿易収支比率(技術輸出/技術輸入)	0.34 ³⁾	0.43 ⁴⁾	3.12 ³⁾	3.49 ⁴⁾	9.2	8.1
ハイテク製品の輸出比率(%)	29.56 ⁵⁾	33.45 ⁶⁾	26.25 ⁵⁾	18.97 ⁶⁾	0.9	0.6
製造業生産性(USドル)	31726	56217 ⁷⁾	82781	83759 ⁷⁾	2.6	1.5
製造業R&D支出のGDP比率(%)	1.4	2.2 ⁸⁾	2.0	2.4 ⁸⁾	1.4	1.1
自動車世界市場シェア(%)	3.9	5.1	18.8	14.3	4.8	2.8
電子機器・TV・VTRの世界市場シェア(%)	4.9	5.8	12.7	7.1	2.6	1.2
光学・医療・測定・検査・精密機器の世界市場シェア(%)	1.0	7.8	17.6	7.6	17.7	1.0

出所：企画財政部（2010）、『2010年国家競争力報告書』

注：1）2006年、2）2007年、3）2004年、4）2007年、5）2001年、6）2007年、7）2006年、8）2007年。

韓国政府も日韓FTA交渉に徐々に力を入れるような状況になりつつある。なぜならば、米国やEU、インドなど巨大経済圏とのFTAはほぼ締結済みで、残っているのは日本と中国だけだからである。最近、資源大国とのFTAに力を入れてはいるが、日本や中国とのFTA締結は韓国政府の次のもっとも重要な課題と

なっている。韓米FTAの批准のプロセスがまだ残っているが、米国はすでに韓米FTAの批准を完了した。韓国政府も韓米FTAの批准に前向きであるが、2011年11月の現在、野党の反対によって批准のプロセスが難航している。しかし、韓国もいずれは韓米FTAの批准のプロセスを完了すると期待している。こうなると、韓国政府にとって中国と日本はますます重要な国となる。

一方、日本にとっても韓国は重要な交渉の相手である。日本政府は最近アジア太平洋地域とのEPAを強調するようになったが、ここで重要なのはアジアではなく太平洋であった。この太平洋地域の具体的な中身は環太平洋経済連携協定（TPP）であるが、日本は最近この交渉への参加を決めた。一方、EUとの交渉に向けた日本政府の努力も本格化しているが、EUにとって日本はあまり得になる国ではない。TPP参加やEUとの交渉が今後どうなるか、先はまだ不透明な状況が続くだろう。こうなると、日本政府は韓国と中国を注目するはずであるが、中国はより中長期的な対応が必要な国であり、日中間のダイレクトなEPA交渉は日本にとってはかなり負担になるはずである。日本にとってEPAを締結する上でもっとも条件のいい国は韓国である。そのため、日本政府は現在でも韓国に交渉再開を強く訴えている。

2. 6. まとめ

以上のように、最近の日韓FTA交渉を再開するための条件が少しは改善してきたような気がする。両国の政府も次の交渉相手としてお互いを注目している。韓国の経済界も日本企業との競争力の格差を徐々に縮めてきた結果、最近の日韓FTAに好意的になりつつある。日韓FTAの経済効果に関する研究も日韓FTAによって急激な変化は起こらないと見ており国民や企業の不安を和らげる材料になっている。

しかし、日韓FTAには依然として様々な障害要因が立ちはだかっている。経

済的な障害だけでなく政治・外交・歴史的な障害が存在する。こういう障害を取り除くための努力なくして日韓FTAの成立はできないのではないかと思われる。そこで、次章では、日韓FTAの障害要因について考察することにする。

第3章 日韓FTAの障害要因

日本がFTAを重視する政策に転換した直後から交渉の相手として重んじられてきた韓国は未だに日本とのFT締結に躊躇している。それはなぜだろうか。第2章で考察したとおり、韓国政府と企業はそろそろ日本とのFTA交渉に本格的に臨むような環境が少しずつ整い始めている。しかしながら、依然として日韓FTAには多様な側面で様々な障害要因が存在している。本章ではこれらの障害要因について考える。

3. 1. 経済的要因

3. 1. 1. 貿易赤字はさらに増える

韓国のFTA政策が追求する究極の目標は世界市場の拡大である。韓国は国内市場だけでは経済成長が難しいため世界市場の開拓に全力を注いできた。また韓国は小規模開放経済であるため外資の出入りが激しく、それによる経済的危機に瀕した経験も多い。1997年末に生じたアジア経済危機はその典型であろう。このような国際経済的環境におかれている韓国が最も重視する政策の一つは外貨の確保である。豊富な外貨を蓄積することによって国際経済の不安定な変化に耐えられる体力を付けるのが韓国経済の安定化のための必要不可欠な条件である。外貨を蓄積するためには当然貿易黒字が必要である。輸入した海外の資源に高い付加価値を付けてまた海外に輸出するという典型的な加工貿易による経済成長である。もし貿易赤字が出るようなことがあれば韓国政府はこれに厳しく対応してきた。外貨は韓国経済の生命線であるからである。

このような韓国の伝統的な国際経済政策の観点から見ると、日韓FTAは相当危険な政策に違いない。第2章で既述したように、日韓FTAの経済効果につい

での研究はそろって韓国の対日貿易赤字はさらに拡大すると見ている。貿易赤字が増える理由は明らかに次の二通りある。一つは対日輸出が期待通り伸びないこと、もう一つは対日輸入は輸出よりもっと増えることである。対日輸出が増えないと見ているには様々な理由があるが、日本はすでに関税率が低くなっていること、関税以外にも韓国製品が日本市場に入りにくい様々な要因が存在していることなどがある。そのため、日韓FTAを締結して関税を撤廃しても韓国製品が日本であまり売れないだろうと悲観的に見ている企業が多い。一方、日本から輸入しているのは企業の生産活動に欠かせない部品・素材が多いため、日韓FTAによって関税が撤廃されれば輸入はさらに増えると懸念している。特に日本からの輸入品と競合関係にある製品は不利な状況に陥り、重要な部品・素材の国産化に支障が出る可能性もあると懸念されている。もしこれが事実ならば、なぜ日韓FTAを結ぶのか疑問が沸くのも当然であろう。

一般的な韓国人の対日貿易赤字に関する認識はかなり感情的である。すなわち、韓国企業が一生懸命に物を作って稼いだお金を日本企業に盗られていると認識しているのである。この認識は決して正しい認識ではないが、問題はこのような考え方が大勢の韓国人の心に深く浸透しているという点である。韓国が貿易赤字を克服していない国は石油の輸入など資源関連の取引をするサウジアラビアなどのいくつかの国を除けば日本が唯一である。ここから妙なライバル意識が作動し、日本からの輸入に対しても警戒の視線を送る。

このような国民感情とともに対日貿易赤字を論ずる上で考慮すべき点は韓国の部品・素材産業の国産化政策である。最近韓国の対日貿易赤字はすでに300億ドルを超えているが、その中で部品・素材の対日貿易赤字は2010年で243億ドルに至っている。しかし、ここ十年、韓国の部品・素材産業はかなり発展を成し遂げてきた。部品・素材産業の世界市場シェアは2001年3.4%（10位）から2009年4.6%（6位）まで成長した。輸出額も770億ドルから1890億ドルへと増加した。部品・素材産業の貿易収支も20

09年779億ドルに達している。これは10年前の29倍である。しかし日本に対しては200億ドルを超える赤字を出している。韓国政府、特に知識経済部はこれを克服すべき大きな政策課題と位置づけている。

【図表3-1】：韓国の部品・素材の世界輸出推移

順位	2001年			2007年			2009年		
	国	金額	シェア	国	金額	シェア	国	金額	シェア
1	米国	370	16.2	ドイツ	551	12.3	ドイツ	460	11.2
2	ドイツ	244	10.7	米国	533	11.9	中国	454	11.0
3	日本	215	9.4	中国	472	10.6	米国	438	10.6
4	イギリス	117	5.1	日本	367	8.2	日本	318	7.7
5	フランス	113	5	フランス	209	4.7	香港	198	4.8
6	中国	92	4	香港	201	4.5	韓国	189	4.6
7	イタリア	91	4	イタリア	197	4.4	フランス	171	4.1
8	香港	82	3.6	韓国	187	4.2	シンガポール	157	3.8
9	シンガポール	82	3.6	シンガポール	178	4	イタリア	157	3.8
10	韓国	77	3.4	イギリス	156	3.5	ベルギー	131	3.2

出所：知識経済部（2011）、『部品素材産業育成の10年：光と影』

韓国知識経済部は2001年「部品・素材特別措置法」を制定した。部品・素材専門企業を育成し、技術開発や事業化を促進するために制定した法律であり、すでに2兆ウォンの財政資金が投入されてきた。この法律は2011年で期限が終わる予定だったが知識経済部は期限を10年延長する法案をすでに国家に提出している。これは今後も部品・素材産業の育成に国の資金を投入し続けることを意味する。そして部品・素材産業の発展に悪影響を与えそうな政策はできるだ

け実施しないことを意味する。日韓FTAは日本の部品・素材の輸入を拡大する可能性があり、韓国政府、特に知識経済部にとっては明らかに部品・素材産業育成政策に反するものである。

以上のように、一般国民から政府に至るまで対日貿易赤字に関してはかなりの抵抗が存在する。この抵抗感を克服するためにはどうすればいいのだろうか。一つの方法は日本市場で成功した韓国企業や個人の事例を作り、これを韓国社会に広く伝えることであろう。単に現在成功した企業の事例を集めるのではなく、これからもそのような企業が現れるように日本が努力している姿を見せることも重要であろう。もう一つは日本からの輸入が韓国経済の成長に貢献しているという事実についての認識を高めなければならない。また、韓国の部品・素材産業の発展には保護政策とともに市場開放を通じた競争政策も必要であることを韓国政府に訴える努力も必要であろう。このような市場開放の利点を強調するとともに、日本が韓国の部品・素材産業の発展のために協力する意思があることを明確に表明し、韓国政府を説得することが必要であろう。

貿易赤字の増加に対する日本側の主張は韓国の主張と異なる側面がある。つまり、日本側は日韓両国の貿易収支ではなく国全体の貿易収支を見るべきだと考えているのである。日本側の主張によると、韓国の関税が撤廃されれば韓国企業はよりやすく日本の部品素材の調達ができるようになり、韓国の輸出品の価格競争力の向上に貢献する。その結果、韓国の対世界貿易収支は逆に黒字が増えるかもしれない。このような日本側の主張は理論的に正しい。ただし、実証的にどのような結果になるかは定かではない。

3. 1. 2. 日本企業の韓国投資が増えるとは限らない

韓国が日韓FTAを通じて獲得したい「利益」として「日本への輸出増加」に次ぐものが「韓国への投資誘致」である。既述したように「日本への輸出増

加」はあまり期待できないと韓国政府や多くの韓国企業は考えている。これは明らかに韓国にとっては「損」である。この「損」を補い、バランスの取れたFTAにするために韓国がもっとも期待しているのが日本企業の韓国への投資である。日韓FTAの動態効果は日本企業の韓国投資が増えることにより経済の生産性が向上するプロセスを考えている。日韓FTAは果たして日本企業の韓国への投資を増やす効果を持っているのだろうか。

多くの韓国人はこれに対して否定的な考えを持っている。すなわち、日韓FTAを締結しても日本企業の韓国への投資はあまり増えないだろうと考えているのである。日本企業の韓国投資のパターンを観察してみればその答えが出る。企業の海外進出にはいくつかのパターンがあるというのは周知の事実である。企業は、市場、生産要素、R&D能力など、企業にとって重要な経営資源を求めて海外に進出する。

日本企業は韓国に何を求めているのだろうか。現在の日本企業は韓国に市場（企業顧客）を求める投資を行っている。自分の製品を買ってくれるお客さんがいるから投資するというパターンである。代表的なパターンは韓国の大企業を顧客にしている素材企業の韓国投資であろう。韓国に進出した日本企業は主に韓国市場だけを相手にビジネスを行っている場合が多い。ビジネスの空間的広がりが限定されているのである。せいぜい中国や近隣のアジアがビジネスの舞台になっていて、アメリカやヨーロッパといったグローバルな事業展開を行っている企業は少ないのが現状である。

日韓の間ではすでに投資協定が結ばれており投資保護のような基本的な措置は整備されている。韓国政府は日本企業専用の工業団地を整備するなど、投資環境の改善に努力してきた。日本企業の投資を誘致するための措置は大体導入済みというわけである。こんな状況で日韓FTAは日本企業の韓国投資を促進できるような何かの武器を持っているのだろうか。筆者にはそんな武器はなさそうに見える。

日本企業の韓国投資を促進する要素は日韓FTA以外のところに存在する。代表的なのが為替レートと韓国のグローバルFTAネットワークである。円高は日本企業の海外進出の大きな原因である。2011年には米国の国債問題、EUの財政問題によって世界経済が不安定になり、その結果、円は史上最高の水準に推移している。これが日本企業を海外に押し出す大きな圧力となっている。海外に進出する日本企業の中で韓国に進出する企業も徐々に増えている。しかし、これは韓国が魅力的な投資先だからではなく、日本では生産ができなくて仕方がないから生じた現象である。日本企業が韓国を選ぶ理由として韓国のグローバルFTAネットワークがあるかもしれない。これまでとは違って、韓国で生産しグローバル市場に売り込むような戦略を持っている日本企業が現れて不思議ではない時代になったのである。こういう現象は、日韓FTAがあろうがなかろうが、今後続く可能性がある。投資した日本企業の韓国企業との交流が少ないのも大きな問題である。韓国に進出した日本企業は少数の顧客企業との垂直的な関係は強いものの、同業種の韓国企業との交流は少ないと言われている。韓国に進出した日本企業は横のつながりが弱く、点として存在しているのである。

このように考えると、少なくとも投資誘致の観点から見れば、なぜ日韓FTAが必要なのかと思うようになるだろう。こういう考え方が強くなればなるほど日韓FTAには消極的になるはずである。それでは、この現状にどう対応すべきだろうか。一つは日韓企業がそれぞれの強みを活かした多様な協力のあり方を日本が積極的に提示していくことであろう。韓国が最終的に望むのは日本企業を通じた技術力向上やひいては韓国経済の生産性向上である。日本企業の誘致はこれに至るための一つの手段であって、他にも様々な手段があるはずである。例えば、海外資源開発、海外へのインフラ輸出など、日韓企業がグローバル市場で協力できる分野は多くあると思われる。こういった分野での日韓協力を促進することによって両国の相互利潤を最大化し、グローバル競争で勝ち抜くことができる。こういう事例を発掘して韓国社会に情報として伝達することは重

要であろう。こういう協力を促進するために主要産業ごとの協力促進のための枠組みを日韓FTAに盛り込むことも考えられる。これは韓国に大きなインパクトを与えるだろう。要するに、日本は韓国を競争相手としてだけでなく、協力相手としても見ていることを韓国企業や政府に見せることは大事である。

日本側の立場から見ると、日本が一方的に韓国に投資するよう求められるのは不公平なのではないかと考えるはずである。日本経済は円高の影響で国内生産が減少し産業空洞化が懸念されている。日本政府は産業空洞化を食い止めるために日本企業の国内生産を継続させる政策を展開している。さらに、海外企業の誘致にも力を入れている。韓国側もこのような日本の現状を理解する必要があるだろう。

3. 1. 3. 部品・素材の日本への依存がさらに強まる

韓国の知識経済部は、2011年9月、「部品・素材産業育成10年：光と影」という報告書の中で過去10年間の部品・素材産業育成政策の成果と課題を発表した。韓国政府は、2001年2月、「部品素材専門企業育成等に関する特別措置法」（部品素材法、10年間の時限立法）を制定し、部品素材産業の育成に本格的に乗り出した。1990年代末までの韓国経済は、自動車、電気電子など最終完成品の組み立て産業を発展させるには成功したものの、組み立てに必要な部品や素材の調達は海外、特に日本に依存せざるを得ない状況に置かれていた。韓国政府は製造業の持続可能な発展や競争力の強化のためには製造業の裾野産業の発展が必要と判断し、部品素材法を制定したのである。この法律は2011年12月31日に効力を失うが、知識経済部は部品素材産業の支援が引き続き必要と判断し、2011年9月現在、10年間の延長法案を国会に提出した。この10年間部品素材関連企業に2兆ウォンの財政資金が投入された。

知識経済部はこの10年間韓国の部品素材産業が甚だしい発展を成し遂げたと評価しながらも、まだ克服していない課題も残っていると評価した。その課題の一つが「部品素材の高い日本依存度」である。部品素材の対日依存度（日本輸入／世界輸入）は2001年28.1%から2010年25.2%へと若干低下した。しかし、依然として高い水準にとどまっている。部品素材の対日貿易赤字は拡大してきた。2001年105億ドルだった赤字規模は2005年161億ドル、2007年187億ドル、2010年243億ドルへと大きくなってきたのである。このような部品素材の対日貿易構造は韓国政府にとっては克服すべき政策課題と位置づけられており、おそらく一般国民や国会もこの政策課題に同感している。延長法案は特に問題なく国会を通過するだろう。また今後10年間韓国政府は部品素材の日本依存度を下げするために必死で政策を展開するだろうと考えられる。

部品素材産業の対日貿易構造とは違って、世界市場では韓国の部品素材産業が大きく躍進していることも確認しておく必要がある。既述したとおり、この10年間、韓国部品素材産業の世界市場シェアはフランスやイタリアを追い越して世界6位になった。2010年の部品素材輸出総額は2,290億ドルで韓国の総輸出額4,664億ドルの49.1%を占めるようになった。2001年の部品素材輸出額は620億ドルで、総輸出額は1,504億ドルの41.2%を占めていたことに比べると部品素材産業は規模と割合で大きく成長したことが分かる。また部品素材産業は韓国の貿易黒字を生み出す源泉に成長している。2010年の韓国の全産業の貿易収支が412億ドルの黒字なのに対して部品素材産業の貿易収支は779億ドルであった。

【図表 3-2】：韓国の部品・素材及び全産業の貿易額の推移（億ドル、％）

		2001	2003	2005	2007	2009	2010
輸出	部品素材 (A)	620	820	1,238	1,682	1,710	2,290
	全産業 (B)	1,504	1,938	2,844	3,715	3,635	4,664
	比重 (A/B)	41.2	42.3	43.5	45.3	47.0	49.1
輸入	部品素材 (A)	593	758	1,011	1,318	1,200	1,512
	全産業 (B)	1,411	1,788	2,612	3,568	3,231	4,252
	比重 (A/B)	42.0	42.4	38.7	36.9	37.1	35.6
貿易 収支	部品素材 (A)	27	62	227	364	512	779
	全産業 (B)	93	150	232	146	404	412
	比重 (A/B)	29.0	41	98	248	126.7	189.1

出所：知識經濟部（2011）、「部品素材産業育成10年：光と影」

以上のような現状を踏まえて日韓FTAを考えると部品素材産業は交渉への大きな障害になっていることが分かる。韓国は、日本依存度を下げること、技術力の磨きが必要であること、そのための経営の安定が必要であること、そのためにはある程度の保護が必要であることなどを考えるはずである。実は韓国の部品素材産業関連企業はここ10年間規模の大型化が進んではいるが取引先が少数の大企業に集中しており独自で市場を開拓するまでの経営力を蓄えるには至っていない。要するに、まだ経営基盤が弱いのである。こういう時期に関税の撤廃などの措置がとられると経営基盤はさらに悪化するのではないかと懸念されている。

日本の部品素材産業は大手の完成品メーカーとグループ化されている場合が多く、このネットワークの中に韓国のメーカーが入るのはかなりの努力と時間が必要であることが知られている。特に自動車産業では垂直的な系列化が長い年月をかけて形成されてきており、まるで要塞のようなこのネットワークに入

るのは至難の技であると考えられる。最近は円高などによってこういう傾向は少しずつ変化しているが、その根本的構造が崩れたわけでは決していないのである。したがって、現在のような日本企業の固まった生産ネットワークが続く限り、日韓FTAを締結しても韓国の部品素材の日本への輸出が増加することは期待できない。

部品素材関連の中小企業の悩みは韓国だけの問題ではない。実は日本の裾野産業の中小企業も大きな課題を抱えている。それはセットメーカーの国内生産の低迷で国内需要が伸び悩み、さらには海外進出の必要性がますます高まっているからである。円高や大手需要企業の要請により海外に生産拠点を設立する必要性が増加している。日韓FTAは韓国側の顧客の需要を増やし、日本の企業に少しは役立つだろうと期待しているが、円高の効果はそれを遥かに上回っており、日本企業は日韓FTAの関税撤廃効果にあまり期待を寄せてはいないのが現状であろう。

ここで課題となるのは日韓両国の狭い市場での競争ではないことが分かる。より大きい世界市場を目指して両国の部品素材産業がどう協力するかが問われているからである。日本と韓国の部品素材産業が共通に直面している課題は独自に新しい顧客を開拓する能力を高めることである。今までは少数の大手企業に頼るばかりで自分たちの製品のマーケティングや新顧客への説明など、企業経営の基本的な側面は非常に弱いのが両国の共通した特徴である。このような状態ではグローバルな競争に勝てない。これからは技術力だけでなく、営業力や広告力なども必要になる。今までの硬直的な取引関係に安住することはもはやできなくなりつつあるからである。高齢化、後継者不足、技術の伝授の問題など、両国は共通の悩みを持っている。これらの問題を一緒に解決できるといふ希望が生まれてからこそ、両国のFTA交渉は動けるのではないだろうか。日本と韓国は単なる競争相手ではなくグローバルな競争の中での仲間になりうる可能性を持っている国であることを積極的にまた具体的に提案することが重要

であろう。

3. 1. 4. 農水産業における市場開放に日本側は消極的である

日本が締結した過去のEPAを分析してみると、製造業の譲許水準はかなり高いが農業の譲許水準はかなり低いことが分かる。日本が締結した11件のEPAでは、品目数基準で製造業の譲許率は97.1%である一方、農業は53.3%に止まった。農業の中でも肉類・酪農品が33.9%、水産物が45.4%で低い水準であり、穀物・果物・野菜は78.8%の水準であった。一方、製造業の譲許水準を見ると、一部の業種を除いてほぼ100%に近い譲許率を達成している（KIEP(2009)）。

韓国が締結したFTAの状況はどうだろうか。韓国は日本に比べて農業の開放水準が極めて高い。例えば、韓米FTAでの品目数基準の農業の譲許率は99.1%である。米などいくつかの品目を除いてほとんどの農産物市場を開放したわけである。貿易額基準でも92.2%に達している。韓EUFTAの場合も事情は同じであり品目数基準で97.6%、貿易額基準で99.8%の市場を開放した。韓国の農業政策は日本の農業政策とまったく異なる方向に走っていることが分かるだろう。

2004年、日韓FTA交渉が中断した一つの理由として挙げられているのも農業市場の開放問題であった。韓国政府は日本が提示した農業市場の開放水準に満足できなかったと言われている。当時日本政府がどの程度の市場開放を提示したのかは明示されていないが、口頭では約5割程度の品目を自由化するとの提案をしたようである。これを受けた韓国政府はより積極的な農業市場開放を求めたが実現に至らず交渉は決裂したというわけである。これがどれほど客観性を持った話なのかは確認が必要であろうが、少なくとも韓国は日本の農業市場の開放に高い関心を示していることが分かる。

日本の過去のEPAの事例からも分かるように、日本政府が韓国政府の望み通りに農業市場を自由化してくれる可能性は非常に低いと考えられる。それにはいくつかの理由がある。まずは、農業市場の開放を引っ張っていきける日本国内の主体が存在しないからである。政治も、行政も、民間も、農業問題をめぐって分裂した状態が続いており、農業構造改革を含めた農業市場開放の方向を決定できる主体がないのである。このままでは何も決まらず、過去のやり方をずっと繰り返すしかない。もう一つは2011年3月に発生した東日本大震災と福島第一原子力発電所事故であろう。特に原発事故に伴う様々な風評被害は日本の農産物、畜産物、水産物の輸出に大きなダメージを与えるようになったのである。これだけでも痛手なのに、その上に国内市場の開放をすることは国民的感情が許さないだろう。この影響は原発事故が収束するまでは続くだろうと考えられる。

日本の農業市場の開放が低い水準に止まることを前提にした場合、これが日韓FTA交渉に実際にどの程度影響を与えるだろうか。韓国政府は日本の農業市場の開放に真剣なのか。この点を考えるために韓国農業の貿易状況を振り返ってみよう。2010年の韓国貿易統計を見ると、韓国の世界輸出は4,664億ドル、その中で農・林・畜・水産物の輸出額は約59億ドル（農37億、畜1億、水18億、林2億ドル）であった。全体輸出で農業が占めるのはわずか1.3%に過ぎない。これを見る限り農業は韓国の輸出産業ではないことが分かる。

しかし、農産物の国家別貿易量を見ると、韓国にとって日本は最大の輸出国であることが分かる。2010年、59億ドルの輸出の中で19億ドル（32%）が日本への輸出であったからである。それゆえに韓国政府は日本の農産物市場に関心を持つわけである。単に関税の撤廃だけでなく日本の食品検疫や流通構造などにも踏み込んだ日本の制度改革を求めたいのが韓国政府の本音であろう。韓国も日本と同様に農業分野で様々な問題を抱えており、日本への輸

出増加は数少ない明るい材料である。これを見逃すわけには行かない。きっと韓国政府特に農業関係の省庁の関係者はこう見ているはずである。韓国農業は、農民の負債問題、都市と農村の所得格差の拡大、農村内部での所得格差の拡大、高齢化、後継者不足、輸入開放に伴う価格下落など、様々な問題に悩まされているのである。日本への輸出はこれらの問題を解決するための貴重なチャンスと捉えられている。日本の農業政策は、残念ながら、このような韓国の期待に応えられない状況にある。

この問題への一つの対応は、まず、農業市場の開放には相手国（特に日本）の事情を考慮して例外品目などを幅広く認めること、その反面、製造業でも相手国（特に韓国）の事情に配慮すること、であろう。日本と韓国は世界の他の国に比べれば、農業分野では後進国であり、後進国同士で市場開放を競う必要はないだろう。農業市場に攻めてくる国は他にもたくさんあるからである。その上で、農業構造が類似している両国が農業の共同繁栄のために協力できる事項について話し合うことが競争を強化することより先のことだと考えている。弱いもの同士で何をやっても強くならないかも知れないが、とりあえずは、弱いもの同士で手を組んで他の強い農業国に対抗できるための方策を一緒に考えることがまず大事であろう。日韓FTA交渉では、まず、このような気持ちの共有が必要である。

3. 1. 5. 非関税障壁の撤廃に日本側は消極的である

非関税障壁は関税以外に貿易を妨害する様々な要因を指す概念であるが、その範囲をどこまでにするかは明らかではない。主に技術障壁、衛生・検疫、数量制限、流通構造、その他の非関税障壁が存在すると考えられている。非関税障壁に対する韓国政府や企業の感情はどういうものであろうか。

日韓FTA交渉の当時、非関税障壁問題は一つの分科会で扱うほど関心の高い

分野であった。日本はこの問題に関心が低い反面、韓国は非常に高い関心を示した。その理由は、いうまでもなく、関税率がそもそも低い日本に輸出を増やすためには関税以外の様々な障害要因を取り除く必要があったからである。日本はこの問題を取り扱うための特別な組織の設置という韓国政府の要請を拒否し、既存の政府間協議の枠組みを利用しようとした。そして非関税障壁の具体的な事例を出すよう求めたのである。要するに、日本政府は非関税障壁がないことを前提にしており、もしあるのなら韓国政府がそれを調査して出してくれというのが日本政府の態度だったのである。

しかし、非関税障壁に対するこのような日本政府の態度は果たして一貫しているのだろうか。残念ながら、日本政府は交渉相手によって異なる態度を見せている。典型的なのがEUとの関係で現れた。EUとのEPA交渉を急いでいる日本政府は非関税障壁の撤廃を強く要請するEUに積極的に対応しているからである。2010年11月に発表した「包括的経済連携に関する基本方針」では、「アジア太平洋地域以外の最大の貿易パートナーであるEUとの間では、現在、共同検討作業を実施中であるが、早期にEUとの交渉に入るための調整を加速する。そのために国内の非関税措置への対応を加速する。」と記述されている。まさに、EUとの交渉のために非関税措置への対応を自ら加速すると表明したのである。韓国との交渉の時とは態度が180度違う。非関税障壁はそもそもないのだとしてきた日本政府が自ら非関税措置への対応を加速するとは、大きな変化に違いない。日本政府がこの態度を韓国との交渉にも貫き、非関税措置の解消に積極的に対応するならば、日韓FTA交渉の再開に明るい材料になるだろう。EUとの交渉入り、そして交渉入り後の非関税障壁除去のための具体的な取り組みを見守りたい。

そもそも非関税障壁というのは様々な規制や競争の制限から生まれる。日本は規制の多い国であるので海外から見るとこのような規制が不便な障害物のように見えるかもしれない。日本の感覚からは必要な規制でも外国の感覚から見

るとなぜこういう規制があるのか理解できない場合も多くあるだろう。また、長い間築かれた、信頼関係に基づいた取引関係も、外国の感覚から見るとカルテルのような存在に見える。日本企業はグループ化していてその中に入らないと仕事ができないような業界が多く存在する。外国はこういう取引慣行も非関税障壁と見ているかもしれない。

そもそもこういう戦後の高度成長期を通じて形成された日本型経済システムは今では日本経済の発展を妨げる障害物になっていると筆者は見ている。成長する経済ではうまく機能してきた規制や取引慣行、そして組織形態は、今の低迷する経済では通用しなくなっているのである。新しい取引関係、規制のあり方の再検討、組織形態の再点検が必要な時代である。自らの力でこれができるならばいいが、日本にはもはやそういう力がないように見える。海外の非関税障壁の撤廃への要求は、日本にとっては国内のシステムを少しでも改革するためのチャンスである。今の日本経済の構造に海外の企業から見てどういう不都合があるのか、一緒に考えて解決するためのチャンスなのである。日韓FTA交渉でこういうことが実現することを強く期待している。

この主張は韓国にもそのまま適用される。韓国も様々な非関税障壁を持っているからである。韓国経済も従来の取引慣行や技術的規制、その他の非関税障壁を撤廃するための努力が必要である。日本側に非関税障壁の撤廃を求めると同時に韓国自身も同様の努力をすることが求められている。

3. 1. 6. 韓国の自動車業界の反対が根強い

韓国の車は日本では売れない。これが韓国社会に映る日本市場を象徴しているかもしれない。日本市場は日本と競合する分野では非常に開拓しにくい市場であるというイメージが韓国社会にはある。韓国を代表する自動車メーカーの現代自動車は2009年末、日本市場から撤退した。現代自動車の製品があま

り売れなかったからである。例えば、2009年1月の輸入車新規登録を見ると、現代自動車は92台売れた。現代自動車販売ディーラーが全国に60個あまりあるのを考えれば、ディーラー当たり1ヶ月で2台も販売できなかったことを意味する。現代自動車の日本進出はこのように大失敗に終わってしまった。

現代自動車の失敗には様々な理由がある。何より日本車との差別化に失敗していたのが大きな理由だろう。その上、日本では市場が大きい軽自動車や小型車がなかった。サービス網の整備も不十分であった。このように、現代自動車の失敗の根本的な原因は日本の消費者と市場についての誤った認識にあったと考えられる。日本の非関税措置などにその理由があったわけでは決してない。

しかし、こういう失敗の事例は韓国社会に日本市場の厳しさや壁の高さを象徴的に伝える格好の材料であった。似たような戦略がインド、中国、EU、アメリカなどでは通じるのに日本だけが通じないからである。日本市場進出はものすごい努力と費用がかかると韓国企業は考えるわけである。この参入コストの高さから日本進出を最初からあきらめる韓国企業も多くあるだろう。これは最終的には日本市場を迂回する現象、つまり、日本パッシング、ひいては日本への抵抗感を生むようになるのである。例えば、自動車業界では日本車の輸入が急増するのではないかと、恐怖を感じる人も大勢いるだろうと考えられる。こうなると、自動車業界としては、日韓FTAに必死に反対するはずであり、韓国で影響力の高い自動車業界の反対を政府はそう簡単には無視できないはずである。これが日韓FTA交渉への大きな障害であることは明らかであろう。

しかし、最近、自動車業界では若干の環境の変化が現れ始めた。自動車関連企業の日本進出が少しずつ可能になりつつあるからである。この変化が現れたのは円高のおかげである。日本の車メーカーもグローバル市場での熾烈な価格競争の中で少しでも安い部品を調達するように強いられている。円高や大震災による供給網の寸断という大きな環境の変化により日本の車メーカーは韓国の部品メーカーとの取引を少しずつではあるが開始しはじめているといわれている。

る。どの程度の取引なのかについては実態調査が必要であろうが、韓国の自動車関連業界には日本進出の可能性を示す極めて明るい材料である。

このように日本と韓国の自動車業界がお互いの強みを活かすために取り組むことにより両国の自動車業界間の協力の可能性も開くのではないかと思っている。特に、閉鎖的な部品調達システムは高費用体質を作ってしまう、決して価格競争力の面で好ましくない。完成車メーカーを中心とする生産ネットワークに日韓両国の部品メーカーがお互いに参入できるような開放的なシステム作りが必要な時代になりつつある。日韓の部品メーカーも少数の完成車メーカーだけに頼るのではなく自らの力で顧客を開拓していくという決意が必要であり、この際、必要ならば日韓企業の共同市場開拓も可能となるであろう。日韓市場だけでなく第3国での協力はますますその重要性が高まっていくだろう。こう考えると、日韓の狭い市場を狙ったお互いの競争だけでは両国のためにならない。この問題意識を持って両国の自動車業界の協力を促せるような制度作りを行うと日本側が韓国に提案するならば、韓国政府も、韓国の自動車業界も大いに歓迎するだろう。

日本側の立場から見ると、韓国の自動車メーカーの日本進出の失敗は日本側のせいではなく韓国企業の実力不足の結果であると考えるはずである。日本市場や日本の消費者のニーズにあう製品を供給するための努力が足りなかったのが日本進出失敗の主な原因である。韓国側はこの点をしっかりと受け止めるべきである。また、韓国の自動車市場を開放することによって韓国消費者の厚生水準を向上させることも必要であろう。

3. 1. 7. 韓国企業は日本市場を守るための日韓FTAの必要性が低い

FTAの締結には二つのタイプがある。一つは相手の市場を攻めるための攻撃型FTAであり、もう一つは相手の市場を他国に奪われないうための防御型FTAであ

る。今まで論じてきたのは韓国が日本市場を攻撃的にアプローチするという攻撃型FTAの観点からであった。それでは、防御型FTAの観点から見るとどうなるだろうか。実は日本はまだグローバルなFTAネットワークを形成していないため、韓国にとって日本市場を守るという意味での防御型FTA締結の必要性は非常に少ない。

韓国は米国やEUとFTAを締結しているが、日本はまだ締結していない。そうすると、EUや米国市場で日本企業が不利になる可能性がある。これを避けるために、つまり、EUや米国市場で日本企業の利益を防御するために、日本政府はこれらの国とFTAを締結する必要がある。防御的FTAである。日本がEUとの交渉入りやTPPへの参加に躍起になっているのもこのためである。しかし、逆に韓国は防御的理由で日本とFTAを結ぶ動機が少ない。日本は主に東南アジアとFTAを締結しているが、日本市場で韓国企業が東南アジア企業と鋭く対立している産業はあまりないからである。

結局、日本がグローバルなFTAネットワークを形成することが韓国の日韓FTAへの交渉を促すことにつながる。日本がこのようなFTAネットワークを形成していないことが韓国政府の交渉再開への動きを妨害しているといえよう。それゆえ、遅れを取っている日本のEPA網の構築に力を入れることが何より必要であろう。

3. 2. 政治・外交的要因

3. 2. 1. 韓国国民の被害意識が強い

日韓関係の底流に流れる国民感情がある。韓国の国民感情は「被害意識」という言葉で、日本の国民感情は「無関心」という言葉で表すことができるのではないかと思う。この「被害意識」と「無関心」は健全で良好な日韓関係を形

成するのに最大の障害要因だったに違いない。この国民感情は日韓FTAの締結にも大きな影響を与えている。

韓国国民の被害意識は過去の歴史の事実から生まれてくる。これは明らかである。しかし、過去の歴史は教育から学ぶものであり、歴史教育の中で日本に対する敵対意識が養われてきた。この敵対意識はあらゆる場面で表れる。経済、スポーツ、領土問題など、この国民感情が爆発する場面は数多く存在する。

一方、日本の韓国に対する意識は無関心そのものである。最近では、韓流などの影響で韓国への関心が高まっているが、韓国の経済、政治、文化など、深層への関心は少ない。過去の歴史的事実についての認識も乏しく無関心である。政治や経済のリーダーは韓国も今は先進国になったので対等な立場で日本と交流しようと考えているわけである。

残念ながら、韓国はこのような日本の考え方に同意していない。韓国国民の意識の深層にはまだ被害意識が残っているからである。なぜ未だに被害意識が残っているのか。韓国国民は日本の過去の歴史の清算がまだ不完全なままだと考えているからであろう。日本の植民地支配とそれに伴う様々な被害について日本側の補償や清算がまだ不十分だと考えており、これが被害意識を形成し、補償を求めるようになったのである。この国民感情は日韓FTAにも影響を与えていると考えられる。

それでは日韓FTAへの影響はどのような形で現れるのだろうか。通常のFTA交渉では一部外交的関係強化を目的にしたFTAを除けば対等な関係の国家間の交渉となるのが一般的であろう。しかし、日韓のFTA交渉は通常のFTA交渉と異なる側面があると韓国側は考えていたかもしれない。すなわち、この交渉を通じて日本側から大胆な譲歩を得なければ公平な交渉にならないと考えたかもしれない。また韓国は日本と対等な関係の国ではなく日本からの支援が必要な国であるという意識も根底にはあったかもしれない。こういう感情が相まって、日本に譲歩を求めるが、日本側は対等な関係を前提にしているので交渉は進まな

い可能性がある。このような問題が日韓の交渉プロセスで現れたのではないかと考えられる。

このような国民感情や歴史意識の問題は長い時間をかけて徐々に解決していくしかない問題であろう。どっちが正しいかの問題ではなく、日韓両国の共通の利益になるようなお互いへの気持ちや感情の形成が重要だからである。これは個人的な人間関係でも同じであろう。積然としない感情を取り払うための両国の努力や取り組みが求められている。

3. 2. 2. 日本の政治や交渉体制への不信感が強い

日本の政治や交渉体制への不信感もある。最近になってより深刻な問題になりつつあるが、日本の意思決定システムには大きな問題があるように思われる。すなわち、責任を持って最終的に意思決定をし、それを速やかに実行する体制がまったく欠如しているのである。日本は戦争の苦い経験から権力の集中を極力避けるような社会システムを作ってきた。これは民主主義の発達という面では極めていい方向であったが、それが行過ぎて意思決定のできない、ある意味では無秩序状態になっているかのようにも見える。これは深刻な政治不全である。

この政治不全はFTA交渉にも現れると懸念されている。つまり、交渉の対象となる事項について省庁間の利害調整、関係議員の説得、関係業界や団体の説得など、多くの関係者との意見調整に長い時間がかかり、韓国側が求める要求がこのプロセスで拒否される可能性が高いのではないかと懸念されているからである。多くの関係団体の利害調整には妥協が付き物であり、韓国の本来の要求とは異なる結果が出る可能性があるので、交渉は効率的に進まない可能性がある。今回も交渉に失敗したらもう日韓FTA締結はできなくなる恐れがあるので、とにかく交渉に入る前に確実な何かを確保しないと不安になるのが韓国の

立場であろう。何も決めないまま交渉に入ったらどういう結果になるかまったく分からないのが日本との交渉だからである。

この問題の解決には日本がしっかりした交渉体制を整えるしか方法はないだろう。また、交渉再開の前に、ある程度の交渉の結果が分かるような水準までの事前協議や調整が不可欠であろう。交渉の結果がどうなるか分からない不安定な状況は事前に取り除くべきであろう。

3. 2. 3. 韓国政府は韓国国民を説得する材料を見つけていない

韓国政府は日韓FTAの締結のために国民を説得する確かな材料をほしがっている。つまり、日韓FTAからこういう利益が確かに発生するから多少損する分野もあるけど協定を結んだ方がいい、と国民を説得できる確かな利益がほしいわけである。しかし、残念ながら、韓国政府は未だにそれを見つけていないようである。そのような利益が生ずるとの確信、また、国民がそれを容認してくれるとの確信がまだ足りないのが現状であろう。

日韓関係が政治に与える影響力が大きい韓国の事情を考えると、確かな利益のないまま協定を結び、後になって韓国企業などに被害が発生した場合の政治的責任は極めて重たい。韓国の政治家や交渉担当者はこういう重たい負担を背負っているのである。このような重たい負担は背負っているが、これを補えるような確かな利益が見つかっていないので交渉に入りにくいのが現状である。

確かな利益にはどういうものが考えられるだろうか。例えば、日本市場への輸出が大幅に増えることが考えられる。現代自動車の車や自動車部品の輸出が増える可能性が高いとか、サムスンやLGのテレビや携帯電話が日本でよく売れるようになるとか、何か輸出増加の可能性を格段と高める環境作りができるかは大きなポイントの一つであろう。しかし、FTAだけでこのようなことができる保障はどこにもない。韓国への投資誘致も重要な要素であるが、FTAを締結

ただで投資が急に増えるようなビジネス環境ではない。それでは日韓FTAの目に見える、国民を説得できる韓国への利益とは一体何なのか。良く分からないというのが現状である。このままでは交渉に入りにくくなるのである。

この点について日本側は次のように考えていることにも注目する必要がある。すなわち、日韓FTAの利益バランスは交渉のプロセスを通じて形成していくべきものであり、交渉前にすべて確定できるものではない、という観点である。まずは交渉を再開する必要がある。交渉再開の前には何も決まらないからである。韓国側もこのような日本側の立場を理解し交渉の再開により積極的に望むべきであろう。

3. 2. 4. 韓国も日本も巨大経済圏とのFTA交渉で忙しい

2000年代後半、韓国のFTA交渉は米国、EUなど巨大経済圏に集中していた。米国とのFTAは2007年署名をしたものの未だに批准の手続きが終わっていない。2010年には米国の要求で追加交渉も行った。米国の自動車業界の懸念や不満、牛肉輸入の問題はまだトラブルの原因として残っている。韓米両国は2011年以内に議会の批准の手続きを済ます予定であり、韓米FTAの発効まではもう少しの辛抱と努力が必要なのが実情である。

日本政府の事情はどうか。実は日本も日・EU EPA交渉、環太平洋経済連携協定（TPP）など、韓国以外の巨大経済圏とのEPAに関心が高まっており日本の交渉力がこれらの交渉に集中する可能性もある。日・EU EPAはまだ交渉開始をしていないし、TPPへの参加もまだ決まっていないのが現状であるが、いずれこれらの巨大経済圏との交渉が開始されたら日韓FTAへの関心は格段と下がるだろう。ただし、日本がTPP交渉に参加するかは不確実であり、EUが日本との交渉に積極的に入るかも不確実なので、今後の動向を注視する必要がある。

3. 2. 5. 日本のリーダーシップへの不信感が強い

FTAには当然経済的側面以外の側面がある。東アジア地域における日本の外交的価値は日韓FTAを締結する上で重要な検討事項であろう。その時、日韓FTAを通じて日本との政治・外交的結びつきを強化していくことは東アジアにおける経済や政治の安定、究極的には韓国の経済や外交、安保の面での安定に大きく貢献するだろうか、という問題が登場する。ここで韓国は日本の役割に疑問や不安を感じていると思われる。

もっとも大きな疑問は東アジアにおける日本のリーダーシップへの疑問である。日本にはアジア地域をまとめてリードしていける哲学や外交力が欠如しているかのように見えるからである。アジア全体の安定と繁栄のためにこの地域を経営する能力や力量が日本にはないように見えるからである。

一方で、韓国の外交で重要な変数は中国の登場である。もし、日本とのFTAを先に進めることになる中国側の反発は必至であろう。だからといって中国とのFTAを先に進めるには様々なリスクが付きまとう。ここで問題となるのは、東アジアの経済統合という長期的目標に向けて、どの国とどの順番で交渉を進めていけばいいのかという問題である。日本とのFTA交渉には、韓国側からすれば、このように複雑な外交上の問題がある。結局、韓国政府としては、東アジア経済統合に向けた長い道のりに関する工程表やロードマップを作る必要があり、日韓FTAはその工程表のどこに位置づけられるかによって大きな影響を受けると考えられる。

3. 3. まとめ

本章では日韓FTAの締結に障害となっている様々な経済・政治・外交上の問題について考察してきた。経済的障害要因としては、①対日貿易赤字の増加、

②韓国への投資の伸び悩み、③部品素材産業の日本依存度増加、④農産物市場開放への消極的な対応、⑤非関税措置への消極的な対応、⑥自動車業界など経済界の反対、⑦防御的FTA締結の必要性の低下を議論した。政治・外交的障害要因としては、①韓国国民の被害意識、②日本の政治と交渉体制への不信感、③韓国国民を説得できるほどの確たる利益の不在、④巨大経済圏とのFTA交渉、⑤東アジア経済共同体形成上の戦略を議論した。これらの障害要因は、あくまでも、韓国側にとって不都合な事項であり、日本側としては他の不都合な事項があるかもしれない。とりあえず、本章では韓国政府の立場から見たときの日韓FTAの障害要因をまとめてみた。

これほど多くの障害要因があるとしたら果たして日韓FTAは締結する価値や意義があるのかという疑問が湧いてくるはずである。しかし韓国にとって日本とのFTAは避けては通れない重要な課題である。日本は経済的、政治・外交的な面で韓国に重要な戦略的価値があるからである。韓国のような中小型の経済は一つの国に偏った政策を取りにくく、韓国を囲んでいる多くの国と仲良く付き合うことが自国の安泰を確保する最大の鍵であることは歴史から学ぶべき厳然たる事実である。これを考えると韓国は短期的には色々と問題があるかもしれないが、いずれは日本とのFTA締結を完了させなければならない。

それでは、いつ、どんな形で、FTA交渉を行うべきなのか。また、本章で議論した様々な障害要因はどのように取り除いていくべきか。これは韓国だけの問題ではなく、日本と一緒に協力しながら解決すべき課題であろう。本章では、それぞれの問題への若干の解決方法を少しは提示するつもりで議論をした。しかし、問題解決の鍵は日本側が握っていることが多い。日本政府の積極的な協力と既存の方針の大胆な転換が求められている。

第4章 終わりに

本稿の主な目的は日韓FTA交渉を妨げる障害要因は何かについて考察することである。また、2011年3月11日に発生した東日本大震災が日韓関係にどの側面で大きな影響を及ぼしたのかについて考察することである。本稿の主な内容を簡単にまとめると以下の通りである。

第2章では日韓FTAを取り巻く環境について考察した。日韓FTAは2004年11月の6回目の交渉を最後に交渉が中断しており、現在両国は交渉再開の環境を作るために局長級会合を開いてきた。しかし、両国はなかなか交渉再開の合意を得られないでいる。最近の両国のFTA政策を見ると、両国のFTA政策環境は日韓FTA交渉の再開に有利になっていることを確認した。例えば、韓国は米国やEUなど、巨大経済圏とのFTA交渉を完了している。韓国企業と日本企業間の生産性の格差も縮まってきておりFTA締結による経済的な衝撃もそれほど大きくないだろうと推定されている。日本側も2010年の経済連携に関する基本方針でTPP参加、EUとのEPA交渉入り、韓国との交渉再開など、「国を開く」決心を示した。このように日韓両国ではFTA交渉再開に有利な条件が整い始めていた。しかし、このように有利な条件がそろっていても日韓FTA交渉の再開には至っていない。なぜなら、日韓FTAには根強い交渉への障害要因が存在しているからである。

第3章では、これらの障害要因について考察し、この障害を乗り越えるためには何が必要かについて考えてみた。経済的障害要因として提起したのは、①貿易赤字が逆に増えてしまう、②韓国への投資が増えるか不確実である、③日本の部品素材への依存度が高まる、④日本が農産物市場開放に消極的である、⑤日本は非関税障壁の撤廃に消極的である、⑥自動車業界の反対が根強いというものであった。政治・外交的な障害要因としては、①韓国の被害意識、②日本の政治や交渉体制の脆弱性、③韓国政府の国民説得材料の不足、④巨大市場

とのFTAによる忙しさ、⑤東アジア共同体形成での日本のリーダーシップの不在を提起した。これらの障害要因は一つの国が解決できるものではなく両国が協力して除去すべき課題であることを強調した。

一方、本報告書には補章がついている。補章では、東日本大震災と日韓関係について考察した。東日本大震災によって日韓関係に影響を及ぼす要素として、サプライチェーン寸断のリスク、復興のための日韓協力、エネルギー政策の三つを挙げ、それぞれの問題が日韓関係に及ぼす影響について考えてみた。日本のサプライチェーンの脆弱性は韓国の日本依存度を下げる動機付けとなる一方、部品の共通化と閉鎖的な生産ネットワークの開放という日本の構造改革は逆に韓国部品メーカーの日本進出の可能性も高めるなど日韓の関係を緊密化する動機も存在することを考察した。復興のために韓国ができる協力は様々であることを確認した。例えば、農業や漁業の風評被害を除去するための努力はその代表的な例である。復興への協力を加速するために日本政府が海外の復興支援を取り扱う受付を設置することを提案した。エネルギー政策により新しい市場が生まれ、韓国企業にも大きなビジネスチャンスが訪れる可能性が高いことを確認し、また、世界市場で日韓の原子力競争が今後激しさを増していく可能性もあることを言及した。

本稿は、韓国にとって日本とのFTAは避けては通れない重要な課題であることを強調した。本稿の第3章でも述べたように、日本は経済・政治・外交的な面で韓国に重要な戦略的価値を持っている国である。韓国のような中小型の経済は韓国を囲んでいる多くの国と仲良く付き合うことが重要である。短期的には様々な問題があるかもしれないが、韓国はいずれは日本とのFTA締結を完了しなければならない。本稿で議論した様々な障害要因は日本と一緒に協力しながら解決すべき課題であろう。特に問題解決の鍵は日本側が握っているのが多い。日本政府の積極的な協力と大胆な政策転換が求められている。

東日本大震災は日韓FTA交渉に若干の懸念の材料となっている。韓国にとつ

では日本からの素材部品調達の安定性が懸念の材料である。日本にとっては震災復興という大きな課題が立ちはだかつており日韓FTAについての関心は下がっている。しかし、こういう時だからこそ両国の協力が必要であると筆者は考えている。日本企業が見せた驚異的なサプライチェーンの回復力は日本が世界で最も効率的な調達基地であることを証明した。日韓FTAを通じてより効率的な調達網を構築し、お互いの長所を活用しあうことは両国企業の競争力強化のために欠かせないものである。日本にとっても日韓FTAを通じて韓国の活力やFTAネットワークを活用できるようになる。苦難の時代、隣の国同士の協力が求められている。

補章 東日本大震災と日韓関係

本章では東日本大震災と日韓関係について考えてみたい。東日本大震災と東京電力福島第一原子力発電所事故は今後の日韓関係に影響を与える可能性を持つ幾つかの重要な要素を抱えていた。日韓関係に影響を与える可能性のある要素として挙げられるのは供給網の寸断による部品素材調達リスク、大震災からの復旧・復興と韓国のかかわり方、日本のエネルギー政策の今後の展開であろう。これらの要素はその重要性があまりにも高いため日韓関係だけでなく日本と世界との関係にも大きな影響を及ぼしかねない。そこで本章では、これら三つの要素が日韓関係にどのような影響を与えるかについて考えることにする。

1. サプライチェーン（供給網）寸断のリスク

1. 1. 国内供給網への影響

東日本大震災直後、日本の製造業がパニック状態に陥ったことは記憶に新しい。製造業の中でも自動車、半導体、電子機器、先端素材などの分野で生産が落ち込むようになり大打撃を受けたのである。その結果、東日本大震災以降の数ヶ月間、日本の輸出は減少に転じ、数千億円単位の貿易赤字（月単位）が発生し続けていた。このような生産の落ち込みと貿易への悪影響が発生したのは日本国内での部品・素材の供給網が大震災や原発事故により寸断されたからである。被災した東北地方にある一部の部品・素材メーカーの被害により生産が中断し、連鎖的に生産が中断する事態に至ったのである。

その代表的で有名な事例が、車や電子製品に使われるマイクロコンピューター（いわゆるマイコン）であった。半導体メーカーのルネサスエレクトロニクスは車の電子装置に使われるマイコンを生産していたが工場が被災し生産が

中断した。この工場の被災により日本の自動車生産全体がストップしたのである。影響を受けたのは特定の自動車メーカーではなくトヨタ、日産、ホンダなど日本を代表するすべてのメーカーの生産が影響を受けた。これはかなり衝撃的な事件であった。

その後、日本は官民連携で寸断されたサプライチェーンの復旧に全力を挙げ取り組んできた。被災した部品・素材工場には大勢の技術者が派遣され、生産の復旧が図られた。トヨタなど生産ネットワークの最上位の企業はサプライチェーン全体のボトルネックがどこなのかを速やかに把握し、このネックの解消に全面的に協力した。その結果、日本のサプライチェーンは驚異的な回復力を見せ、2011年秋以降はほとんど平年のレベルまで回復していると言われている。ルネサスエレクトロニクスの工場を復旧させるために、1日に2,500人の人が集まったという話は有名である。これほど、日本企業は被災した産業現場の回復に驚異的な力を見せた。

驚異的回復力を見せたことはすばらしいことであるが、今回のサプライチェーンの寸断による生産活動の中断は日本社会に様々な問題を提起した。つまり、①特注品などによる部品の種類の多さ、②代替が利かない部品の多さ、③特定企業への取引の集中によるリスクの増大、④部品の共通化の必要性和課題、⑤生産拠点の多様化と海外拠点設置の必要性などの問題がそれである。

この中でも筆者が注目したいのは部品の共通化である。これは経済産業省が主導して自動車メーカーや部品メーカーの参加によって進められている。現在、実際にどの程度まで議論が進んだのかは分からないが、日本ではこの方向に必ずしも意見が一致しているわけではない。部品の共通化を主張する側は、日本の部品メーカーは特注品の生産が多く、他の部品と代替性がなく、取り扱う部品の数も多いため、技術力はあるが採算が取れない問題を抱えていると考えている。さらに、今回のような災害時のサプライチェーンの寸断の主な原因となっていると考えているようである。

しかし、部品の共通化に反対する側は、日本の部品産業の強みが顧客との細かなすりあわせと多様な顧客ニーズへの対応にあると考えており、もし共通化にしてしまうと競争は価格競争となり新興国との競争で勝てなくなる恐れがあると懸念している。

部品の共通化は生産ネットワークの大きな変化を招きかねない。つまり日本の垂直的な生産ネットワークから欧米の水平的な生産ネットワークへの転換が起こる可能性が高まるのである。これは日本の系列の解消を意味し、部品メーカーも自由市場での顧客獲得のための競争をしなければならないことを意味する。果たして、従来の垂直的な取引関係に慣れてきた日本の部品メーカーがこのような自己変身を成し遂げられるのか、興味深い展開である。

もし日本の自動車産業の生産ネットワークが部品の共通化へ変化していくのならば、これは韓国の部品メーカーにとっては大きなチャンスとなる。日本の完成車メーカーに部品を販売する可能性が高まるからである。日本企業にとっても韓国の部品メーカーとの取引を通じて大震災のような災害への対応力を高めることができる。お互いの利益になるのである。筆者が見る限り、垂直的取引関係の中で、あまりにも数多くの部品を取り扱い、代替の利かない部品を、少数のメーカーに供給するような、従来の日本型生産ネットワークでは、もはやグローバルな競争で勝てなくなるほどの限界に来ているのではないかと考えている。その意味で、今回の大震災によるサプライチェーンの寸断は、従来の生産ネットワークの改革のきっかけにした方が、中長期的には日本産業に利益になるのではないかと考えている。

1. 2. 海外供給網への影響

一方、大震災と原発事故は海外のサプライチェーンにも大きな影響を及ぼした。日本は東アジアと緊密な生産ネットワークを形成しており、主に部品・素

材・製造装置の供給を担当してきた。今回の震災により部品・素材・製造装置の供給が途絶えるとアジア各地での生産も影響を受けるはずである。先端素材の場合、日本のメーカーの世界シェアは非常に高く、それゆえ、東アジアだけでなく世界全体が影響を受ける可能性も高かった。幸いに、日本企業の早期復旧ができたことから世界への影響は少なく済んだものの、日本への高い依存度は逆に部品・素材・製造装置調達のリスクを高めてしまうのではないかという懸念が高まるきっかけとなったことも事実であろう。

例えば、韓国のサムスンジャパンは日本から部品・素材を調達する会社であるが、大震災直後、韓国のサムスングループはサムスンジャパンに「被害を受けた企業に無理な納期の要求をするな」と指示したと言われている¹。またサムスンの幹部は「日本企業の回復に向けどうやって手伝うかを考える」とも話したという。これは日本の復旧がサムスンの利益と直結していることを意味する。だからこそサムスは被災した日本企業の復旧に協力しようとしたのである。これは日本の部品・素材を利用する韓国のすべての企業に当てはまる事実である。また、韓国企業は日本の部品・素材を代替する製品を直ちに確保することは非常に困難であることを今回の経験から確認したと考えられる。

今回のサプライチェーンの寸断の経験が韓国政府や韓国企業にどのような影響を与えただろうか。論理的に考えるとこうなるだろう。まず、韓国政府や企業は日本の部品・素材メーカーの存在の重要性を確認したはずである。しかし、これで終わりではない。日本は災害が多い国である。今後首都直下型の地震など大きな災害が起こる可能性が高いといわれている中で、日本のサプライチェーンのもろさを実感した。だから韓国にとってはこのリスクを回避しようとする動機が発生するだろう。

このリスク回避の方法は様々であろう。まずは日本国内で生産の一極集中を避けるように、つまり、日本国内に複数の生産拠点を作ることを願うだろう。

¹ 日本経済新聞（2011年4月28日）

もし、海外に、例えば韓国内に生産拠点を作る投資をしてくれればもっと望ましいだろう。こういう選択肢が実現できないならば、重要部品の内製化あるいは韓国での国産化を推進するだろう。他の国の企業に代替品の製造を求める可能性もありうる。このように、日本依存に伴うリスクを回避するための様々な方法が考えられるが、韓国の大手企業がどの程度本気で対応するかは明らかではない。しかし、少なくとも理屈としてはこういう可能性があることは確かであろう。

1. 3. 日韓FTAへの影響

日韓FTAの締結は関税の撤廃を通じて日本の部品・素材への依存を高める効果がある。今回のサプライチェーン寸断の経験は日韓FTAの交渉に決していい材料ではなさそうに見える。日本依存構造のもろさが浮き彫りになったからである。しかし、今回の経験は日本の製造業の驚異的な回復力を全世界にアピールした重要なチャンスでもあった。日韓の経済関係は部品・素材・装置などを通じて緊密化しているので、この相互依存関係をより効率的にまた安全な関係に発展させるかがより重要な課題になっている。危険だから離れるという遠い関係ではないからである。日韓FTA交渉を通じてむしろ日本の閉鎖的な部品調達構造を今回の経験をきっかけに改善するよう求めることも韓国にとっては重要な交渉の課題であることを実感した。

2. 大震災からの復興と日韓協力

2. 1. 復旧・復興の現状

東日本大震災から半年が経った2011年9月現在、東北の被災地はどのよ

うな状況にあるのだろうか。大地震と津波により甚大な被害を受けた東北沿岸の町は今どこまで回復しているのだろうか。事故があった福島原発は今どこまで事故処理が進んでいるのだろうか。そして原発周辺の避難住民たちはいつ自分たちのふるさとに帰れるのだろうか。残念ながら、半年が経った9月の時点で、東北地方の復興のめどはまったく立っていないのが現状である。

筆者は2011年9月に南三陸町を訪れた。その町の荒れ果てた風景に驚いた。瓦礫の撤去が進んではいるものの、まだ散乱している瓦礫のかけらが残っていた。そして集められた瓦礫の山。転がっている車のナンバープレート。鉄骨だけ残った南三陸町の防災対策本部の建物。その後ろにある、破壊された病院。茶色に変色した山の木。その茶色のラインが津波の襲来の凄まじさを物語っていた。

南三陸町役場仮庁舎で行ったインタビューで町の復興の現状と課題を聞いた。佐藤町長は国への怒りを隠さなかった。復興はまったく進んでいなかったのである。それはなぜだろうか。町の復興には計画が必要であり、膨大な費用がかかる。町の財政ではとても対応できない。高台への町の移転を実施するか。実施するための費用を国がどこまで負担してくれるか。これが町にとってはもっとも肝心なところであるが、国からはまだはっきりした方針が届いていない。このような状況では、町としては明確な街づくりの計画を立てにくい。こういう事情が浮き彫りになっていた。

日本政府は2011年6月に復興基本法を制定し、復興債の発行、復興特区の指定、復興庁設置などの復興のための基本的な枠組みを決めた。7月には復興基本方針を発表した。今後10年を復興期間とし、そのうち最初の5年を集中復興期間とする。23兆円の復興事業を起し、そのうち19兆円は集中復興期間に投入する。復興特区を指定して土地利用規制、環境規制、工場立地規制などの従来の規制を大胆に緩和する。これを通じて復興事業を速やかに推進することが狙いである。被災地には使い勝手のいい交付金を配付して自由に資

金を使えるようにする。民間の知恵と資金を活用するための仕組みも導入する。

しかし、このような壮大な方針とは裏腹に、被災地の復旧・復興はあまり進んでいない。2011年9月末の時点で、日本政府はまだ第3次補正予算編成すらできてないからである。被災地の復旧を妨げる要因は大きく分けて二つがある。一つは資金不足であり、もう一つは計画不在と規制である。資金不足についてはすでに述べたとおりであり、これを克服する唯一の方法は国による大胆な復興予算の編成であろう。予算編成のためには財源の確保が必要であり、国としての財源確保の方法を早めに決めるべきである。日本は、復興のために増税に頼るか借金に頼るか、未だはっきりした方針を決められない。

もう一つは復興計画の不在である。復興計画の中でも被災した町をどのように建て直すかという具体的な街づくりのための空間計画が必要であろう。土地を区画し、どこに何を誰がいつまでどの資金を使って作るかという具体的な計画が無ければ被災者は動けないだろう。計画がないまま土地利用に規制がかかり、被災者は事業の再生に取り組めない状況が続いている。事業が再生できなければ雇用も生まれえない。雇用が無ければ人口が流出してしまう。被災地はこういう悪循環に悩まされていた。

原発事故への対応はもっと大きな問題があると感じられた。事故現場での対応にしろ、被害者への補償問題にしろ、不思議なことに、国は前面に出てこない。あくまでも東京電力という民間会社が起こした事故であり、その責任も東京電力が負うというのが基本的な論理である。しかし、原発事故の処理は東京電力の力だけではとてもできない問題であり、日本政府は原発事故に対する国の責任を素直に認め、被害者への補償問題、放射能汚染地域の除染問題解決の主体となるべきではないだろうか。東京電力を前に立てて問題を解決するには問題の規模が大きすぎるのではないだろうか。いずれにしても原発事故の收拾には長い年月がかかりそうである。

2. 2. 復興と国際協力

以上で見たように、日本の震災復興は様々な課題を抱えており、非常にスピードの遅い状況が続いている。これは、企業のサプライチェーンの驚くべき回復力とは対照的な、日本のもう一つの姿である。生産体制の回復はあれほど速かったのに、生活体制の回復はこんなに遅い。これをどう受け止めればいいのか。外国人の筆者にとっては戸惑うばかりである。

日本の復興を加速させるために国際協力が必要である。国際協力には多国間の協力もあるが、ここでは日韓の協力について考えてみたい。すなわち、日本の復旧・復興のために韓国は何ができるかについて考えてみたい。これを考える際に最も重要なのは被災地がもっとも必要とするものが何かを観察することである。被災地はすべてが足りないので何でも必要としているが、短期的に重要なのは被災者たちの生活と経済の建て直しであろう。普通の生活ができるようにするためには何が必要か。それは仕事の再建である。

被災地の多くは農業と漁業が盛んな町であった。そのため農業と漁業が再生できるような支援をすることが大事である。韓国ができることは、日本の農産品や水産品を買うことである。しかし、原発事故以降、日本の農水産物に対する風評被害が発生している。放射性物質に汚染されているかもしれないという不安が広がっているのである。この不安を払拭し、正確なデータに基づいた合理的な消費行動に変えることが非常に重要な課題となっており、韓国が協力できる最大の分野であると考えている。

もう一つは、安全を前提にしたうえで、できれば多くの観光客が被災地を訪れるようにすることが重要であろう。そのためには宿泊施設の整備など被災地の受け入れ体制の確立も重要である。最近では自然災害が多くなり、自然災害への対応に関する教育の必要性が高まっている。韓国の学生が被災地を訪問して自然災害の恐ろしさを学習するようなプログラムを開発できれば、お互いに有

益な旅行になるのではないかと考えている。このように、「災害」をテーマにした教育観光プログラムを開発して外国の観光客を集めるための努力も被災地には必要であろう。

中小商工人の中には店の再建を望んでいる人がたくさんいる。しかし、資金が足りないのが問題である。最近では被災地を応援するファンドがあり、小口での支援と投資ができるようになっている。韓国人がこのようなファンドにどの程度参加できるか、色んな課題はあると思うが、ファンドへの出資と善意に基づいた援助を訴えることは必要だと思っている。

他にも、被災地の学生たちを招聘した人的交流（例えば、スポーツや文化交流）、被災地で必要とする技術者を派遣するなどの人的貢献、再生可能エネルギー事業への投資、社会資本整備への手伝い、被災地中小企業と韓国の取引先の仲介などの協力もありうると考えている。多国間協力体制での協力としては原発事故処理のための多国間体制への韓国の参加などが考えられる。

日本の復興への国際協力をもっと円滑に進めるためには日本の受入体制も整備する必要があると考えている。例えば、復興のための国際協力を受け付ける政府の窓口を設立することは有効な方法であろう。海外の色んな企業や団体、ひいては個人は被災地の復興のための支援を願っているかもしれない。こういうエネルギーを日本の復興に取り込むことは非常に重要であり、これを円滑にするための手続きや案内を担当する窓口を速やかに設置しておく必要がある。

3. 今後のエネルギー政策と日韓関係

日本の原発事故は日本国内のエネルギー政策だけでなく、近隣国にも多大な影響を及ぼしている。今後、日本のエネルギー政策はどうか、また、これが韓国にどのような影響を及ぼすのか、極めて重要なテーマである。そこで、以下では、日本のエネルギー政策と韓国への影響について考えてみたい。

3. 1. 日本の原発政策と韓国への影響

今後の日本のエネルギー政策は次の二つが重要である。一つは原子力発電をどうするか政策であり、もう一つは再生可能エネルギー政策である。この二つの政策は相互に密接に関係しており、また、近隣国に与える影響もともに大きい。

原発政策を見ると、日本政府はまだはっきりした政策の方向性を示していない。首相が替わると政策も替わるような現象が起こっているからである。これは日本政府がエネルギー政策の利害関係者の意見調整をまだ済ましていないことを意味する。菅直人前首相は「脱原発依存」を国際社会に提示したが、現在の野田首相はこれとは異なる政策の方向性を示した。野田首相が示した方針は、定期点検が終わった原子炉は安全性の確保を前提に再稼働し、寿命が終わった原子炉は廃炉にする。原発の新設は中止して自然に原子力依存から脱却していく。さらに、野田首相は原発輸出は今後も積極的に推進することを明らかにした。非常に現実的な路線を示したのである。

筆者が関心を持っているのは、このような日本の原発政策が近隣国の原発政策や原発関連産業にどのような影響を及ぼすのかである。当然、福島原発事故は世界の原発政策にすでに大きな影響を与えた。ドイツやイタリアなどは脱原発を宣言し、原発はこれ以上新設しないことを国際社会に約束した。しかし、日本の原発事故が世界的に広がる原発依存体制に歯止めをかけるような力は持っていないように見える。事故の当事者である日本ですら政府が原発利用の継続を承認したからである。韓国は2011年9月にニューヨークで開かれた国連総会で原子力の積極的な利用を世界に訴えた。まして、電力不足に悩んでいる新興国は原発がどうしても必要と考えているはずである。

日本の原発政策が韓国に及ぼす影響は以下の2点がある。一つは韓国の原発

政策そのものへの影響である。韓国は今まで積極的に原発を作ってきた。発電量の中で原発に頼っているのは4割を超えており、日本より原発依存度が高くなっている。韓国のエネルギー政策も日本と同様に安定供給に重点を置いてきた。そのため安価で安定的な電力の供給源として原子力が注目を浴びてきたのである。最近では、日本と同様に原子力が温室効果ガスを排出しないクリーンなエネルギー源というイメージも強くなっていた。地球温暖化をきっかけに原子力のクリーンなイメージを宣伝する広告が多くあったからである。しかし、日本の原発事故を契機に安定供給を重視するエネルギー政策を見直すべきだという意見が韓国社会でも少しではあるが芽生え始めている。特に、今年9月に起きた全国的な停電事故はエネルギー需要管理の重要性を知らせた一大事件であった。今後韓国社会でエネルギー政策の方向性を巡る議論がどれほど活発に展開されるかはまだ分からない。しかし、今のところ、残念ながら、韓国社会には日本の原発事故がどんなに残酷で大変な事件なのか、その実態がまだきちんと伝わっていないようである。そして日本の原発事故が韓国のエネルギー政策に直接影響を与えることはなさそうである。韓国は日本の原発事故の意味や教訓をもっと真剣に考えるべきであろう。

日本の原発政策が韓国に影響を及ぼすもう一つの分野は原発輸出であろう。日本と韓国は原発輸出で大きなライバルになっている。日本国内の原発市場は今後縮小せざるを得ないのはほぼ確実である。原発の新設が事実上不可能だからである。これは国内市場に頼ってきた日本の原発プラント関連のメーカーには大きな打撃となる。また、日本の原発事故は日本の原発の安全性にも悪影響を与え、究極には原発輸出に影響するだろう。これは競争相手としての韓国の原発関連メーカーにとっては大きなチャンスとなる。しかし、国内市場を失った日本メーカーが世界市場にもっと出るようになり、今までの日韓の競争はより熾烈なものとなる可能性も高い。これが韓国メーカーにとって果たしていいかどうかはまだはっきりしていない。

3. 2. 日本の再生可能エネルギー政策と韓国への影響

2011年8月、再生可能エネルギー特別措置法が成立した。2012年7月に施行される予定のこの法律は、日本社会に再生可能エネルギーを爆発的に普及させる力を潜めているといわれている。もちろん、経済産業省が再生可能エネルギーを利用した電気の買い取り価格をどの水準に設定するかが普及の鍵となる。この法律は菅前首相が自分の退陣の条件に掲げるほどこだわった法律であり、今後の行方が世界の注目を集めている。

この法律の実施が韓国に与える影響は大きい。それは日本に再生可能エネルギー関連の製品市場が拡大するからである。韓国は主に太陽電池に対する需要が拡大することを期待している。今までは主に欧米や中国を中心として太陽電池市場が形成されていたが、欧米の財政危機をきっかけに再生可能エネルギーの買取政策が大きく後退するようになった。ちょうどこの後退と入れ替わる形で日本市場が拡大することになる。韓国や中国の太陽電池メーカーにとっては大きなチャンスとなるのである。

もう一つは、日本で自ら発電事業を起こすことも考えられる。再生可能エネルギーを利用した発電事業がどの程度の収益を保障するかはまだはっきりしていない。発電事業に参入するためには土地の確保など様々なハードルがあるため、そう簡単には事業参入ができない可能性もある。しかし、単なる電池の販売だけでなく自ら電気を起こすような事業を行うことで、関連する製品の輸出も増えると考えられる。日本で果たしてこのような事業ができるか、真剣にその可能性を判断すべきではないだろうか。

参考文献

<韓国文献>

外交通商部（２００３）．『韓日 FTA 産官学共同研究会結果』

KIEP（２００８a）．『韓日、韓中日FTAをどう見るべきか？』．韓国対外経済政策研究院

KIEP（２００８b）．『韓日 FTA 締結の効果分析及び交渉戦略樹立のための政策方向』．韓国対外経済政策研究院

KIEP（２００９）．『日本の締結済み EPA についての分析と韓日 FTA への政策的示唆点』．韓国対外経済政策研究院

KIEP（２０１０）．『東アジア経済統合研究：東アジア経済統合が韓国経済に及ぼす影響及び政策示唆』．韓国対外経済政策研究院

企画財政部（２０１０）．『２０１０年国家競争力報告書』

知識経済部（２０１１）．『部品素材産業育成の 10 年：光と影』

<日本文献>

外務省（２００２）．「日本の FTA 戦略」

経済連携促進関係閣僚会議（２００４）．「今後の経済連携協定の推進についての基本方針」

あとがき（謝辞）

この報告書は2011年4月18日から2011年11月30日まで日本貿易振興機構アジア経済研究所の海外客員研究員として「日韓FTA締結への障害要因」について研究を行った、その研究成果である。日本滞在中、筆者は様々な面でアジア経済研究所にお世話になった。ここで深く感謝したい。特に、アジア経済研究所で韓国について研究する研究者の方々、そしてアジア経済研究所の国際交流・研修室の方々には大変お世話になった。今後も今回の交流で築いた協力関係を日韓関係の改善や発展のために活用していきたいと願っている。

本稿の作成にあたり、多くの方々の協力をいただいた。まず、アジア経済研究所の奥田聡氏、水野順子氏、安倍誠氏、渡辺雄一氏、林載桓氏、小島道一氏に感謝したい。この方々とは研究だけでなく人間的な面でも長い間交流を重ねてきており、今後も友情を深めていきたいと考えている。日本生活の面ではアジア経済研究所の国際交流・研修室の方々には大変お世話になった。国際交流・研修室長の佐藤寛氏をはじめ、恒石隆雄氏、森脇譲氏、丸崎健仁氏には、来日の際のビザの発行、研究室やパソコンの整備、研究者との交流会、日常生活での有益なコメントなど、様々な面で大変お世話になった。ここで深く感謝の気持ちを伝えたい。

最後に、筆者の日本留学時代の指導教官である一橋大学の寺西俊一教授と寺西教授が率いる自然資源経済研究会のメンバーの皆様にも深くお礼を申し上げたい。自然資源経済研究会には寺西教授をはじめ、山下英俊一橋大学教授、石田信隆農林中金総合研究所研究員など多くの研究者が集まっているが、この研究会に参加することによって日本各地での現地調査が可能になった。特に、東日本大震災の被災地訪問は筆者にとっては大変貴重な経験であり、ここでこの経験を実現して下さった自然資源経済研究会の皆様にも深くお礼を申し上げたい。

2011年12月

著者紹介

名前 (Name) 鄭 成春 (チョン ソンチュン、Jung Sung Chun)

E-mail: jung@kiep.go.kr

1965年9月26日 韓国全州生まれ

1985-1991年 (韓国) ソウル大学経済学部、学士 (経済学)

1991-1993年 (韓国) ソウル大学大学院経済学科、修士 (経済学)

1995-2002年 (日本) 一橋大学大学院経済学研究科、博士 (経済学)

2002-2003年 (日本) 鳥取環境大学、講師

2003-現在 (韓国) 対外経済政策研究院、研究委員

専門分野

日本経済と日韓関係の研究、地球環境問題の研究を専門とする。

主要論著

『日本とEUの国際環境協力比較研究』（共著）、対外経済政策研究院、2010年

『日本の低炭素社会戦略についての研究』（共著）、対外経済政策研究院、2009年

『ポスト京都体制をめぐる国際交渉の動向と示唆点』（共著）、対外経済政策研究院、2009年

『日本が締結したEPAについての分析と日韓FTAへの政策的インプリケーション』（共著）、対外経済政策研究院、2008年

『エネルギー分野における日韓協力のあり方』（共著）、対外経済政策研究院、2008年

『日韓企業の東アジア生産ネットワークの比較研究：自動車産業を中心に』（共著）、対外経済政策研究院、2007年

『韓国の主要国／地域別中長期通商戦略：日本編』（共著）、対外経済政策研究院、2007年

『日本経済の構造変化と韓国へのインプリケーション』（共著）、対外経済政策研究院、2006年

『日本政府及び企業の知的財産戦略の特徴と教訓』（共著）、対外経済政策研究院、2005年

「日韓F T Aの必要性と日本企業の認識調査：電機電子機械産業を中心に」（単著）、
韓日経商論集、2005年

「日韓F T Aと知的財産権の保護」（単著）、知識と権利、2004年

『日韓F T A締結が国内部品産業に及ぼす影響：電機電子及び機械部門を中心に』
（共著）、対外経済政策研究院、2004年

**Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization
3-2-2 Wakaba, Mihama-Ku, Chiba-Shi, Chiba 261-8545, Japan**