

日中韓の流通及び物流に関する
共同報告書
(韓国編)

2006年5月

第1章 韓国の流通および物流産業の特徴および動向 **4**

第1節 流通産業の特徴および動向	4
1. 流通産業の特徴	4
2. 新業態出現による流通産業の変化	6
3. 流通産業の動向	10
第2節 物流産業の特徴および動向	14
1. 物流産業の特徴	14
2. 物流産業の動向	16

第2章 韓国の流通および物流産業の統計資料 **20**

第1節 卸売業	20
1. 概観	20
2. 卸売業販売額の推移	20
3. 卸売業の業種別成長の推移	22
第2節 小売業	24
1. 概観	24
2. 小売業の構造変化の推移	24
3. 小売業の業種別成長の推移	26
4. 小売業の業態別成長の推移	29
5. 小売業の商品群別成長の推移	31
第3節 価格変動状況	33
1. 消費者物価指数	33
2. 生産者物価	36
第4節 物流業	38
1. 国家物流費および企業物流費の状況	38
2. 物流効率化指標の状況	39
3. 貨物運送の状況	41
4. 物流付加価値の推定	43
5. 業種別売上高および業者数の状況)	44
6. 物流業の基礎統計	46
第5節 対外貿易状況	49
1. 概観	49
2. 輸出入の実動向	50
3. 輸出入港湾物流の推移	58

第3章 流通および物流産業管理体系	60
第1節 流通業の管理体系	60
1. 概要	60
2. 政府組織	61
3. 民間経済団体組織	62
4. 関係団体および協会	63
5. 政府外郭研究機関および学会	68
第2節 物流業の管理体系	70
1. 概要	70
2. 政府組織	71
3. 関連機関	76
4. 政府外郭研究機関	82
5. 協会および学会	87
第4章 流通および物流産業政策と法規	98
第1節 政府の基本政策	98
1. 流通産業発展基本計画（2004年～2008年）	98
2. 国家物流基本計画	102
3. 東北アジア物流中心推進ロードマップ）	106
第2節 2005年の主な施策	109
1. 農林部	110
2. 産業資源部	110
3. 保健福祉部	112
4. 建設交通部	113
5. 海洋水産部	115
6. 中小企業庁	116
7. 公正取引委員会	117
8. 国税庁	119
第3節 流通および物流関連法規	120
1. 流通関連法規	120
2. 物流関連法規	137

第5章 韓国の流通産業の対外開放と国際協力 **142**

第1節 韓国の流通市場開放日誌	142
1. 開放の背景	142
2. 流通市場の開放内容および日程	142
第2節 外国人投資状況	145
1. 卸小売（流通）部門外国人投資	145
2. 中国の対韓投資	146
3. 日本の対韓投資	147
第3節 国際交流協力事項	148
1. 大韓商工会議所	148
2. 韓国流通物流振興院	149
第4節 政府主催主要国際会議および交流行事	150
1. 韓中流通物流分野政策協議会の構成・運営	150

第6章 韓国の物流産業の対外開放と国際協力 **153**

第1節 韓国の物流市場開放日誌	153
1. 物流市場の開放内容	153
第2節 外国人投資状況	166
1. 国別投資状況	166
2. 業種別投資状況	167
第3節 国際交流協力事業	168
1. 大韓貿易投資振興公社	168
2. 貿易協会	169
3. 韓国物流協会	169
4. 韓国国際海運代理店協会	170
5. 韓国パレット協会	171
6. 流通物流振興院	171
7. 韓国流通情報センター	171
第4節 政府主催海外IRおよび交流行事	172
1. 海外投資相談会	172
2. 米国投資使節団の訪問	173
3. 民官合同中国物流投資調査団	173
4. その他政府主催の交流活動	174

第1章 韓国の流通および物流産業の特徴および動向

第1節 流通産業の特徴および動向

1. 流通産業の特徴

産業は、先進国に比べてのみならず国内の他産業と比べても出だしが遅れた方である。¹⁾産業化以前の時期には伝統的に商業を軽視していた農耕文化中心の風土と封建社会の階層意識により、健全な商人文化が形成されなかった。特に日本の植民地時代に統治していた日本の商業資本と朝鮮戦争等社会の激変期の中で流通インフラが破壊されたという事実も、流通商業資本の独自の成長を妨害した。本格的な産業化の時期である1960年代、政府の経済開発計画では生産第一主義に立脚した製造業本位に産業資本が形成され、流通産業に対する体系的な政府の支援は見いだせなかった。結局、輸出産業中心に経済が発達する間、流通産業はこれに歩調を合わせられずに放置された。しかし、1960年代後半から、急速な経済成長による大量生産体制の構築、所得水準の向上、消費構造の多様化は、流通産業の発展に重要な土台となった。

1970年代以降、流通産業は「巨大産業資本の部分的流通商業資本化」という方法で定着し始めた。巨大企業が余分な土地や資本を活用する手段として、建設企業は分譲価格規制により利潤の幅が制限されたアパート建設で利潤確保の手段として流通産業に進出した。しかし、消費の側面から国民所得の向上と中産層階級の形成、マスメディアの発達による消費構造の多様化、産業基盤の拡充等は、流通産業発達の新たな転機をなす重要な原動力となった。

結論的に、韓国の流通産業は1990年代半ば以前まで、生産部門や消費水準の向上に対応する発展ができなかった。それによって次のような問題点²⁾が発生した。第1に、先進国に比べて規模の零細性、低生産性等経営の非効率性が生じた。1991年の小売業の場合、2人以下の事業所の比率が91%、売場10坪未満の事業所の比率が78%で、大部分家族単位の生計維持型が多い。第2に、製造業者と小売業者の間の製品流通を円滑に行う卸売業が後退した。大韓商工会議所の1994年の資料によると、卸売業の発展程度を示す流通迂回度(卸売売上高・小売売上高)の場合、韓国は1.0で、他の先進国に比べて非常に低く、卸売業者の法人化率も9.87%に過ぎない。第3に、製造業者支配型の流通構造を普遍化した。90年代半ばまで、わが国では製造業者が生産と流通を同時に行い、排他的、差別的取引を通じ流通業者を支配している場合が多かった。韓国の製造業者および流通業者の関係は相互信頼的で共生的な関係でなく、製造業者の優越的地位を利用した一方的な関係が一般的であった。したがって、抱き合わせ販売、押し付け等の不正行為が誘発されて流通秩序が歪曲された。

1990年代初め以前、主要小売の業態別特徴を見ると次の通りである。韓国の流通産業は在来

1) 産業資源部、韓国流通物流振興院、韓国チェーンストア協会著『韓国流通産業発展史』、2005 p47

2) オ・セジョ『流通管理-市場指向的』パクヨンサ、1996、p42

市場、百貨店、スーパーマーケットの3強体制の中で、製造業を補助する産業として特別な成長の機会を持つことができなかった。地域の中小在来市場商人は、規模の零細性にもかかわらず固定された地域商圈を土台に生計維持型経営で一貫することができた。反面、東大門、南大門等全国的な規模の在来市場は国内景気の動向を反映する主要商圈に成長したが、30年間立地と価格要因を除く特別な差別点を発見できなかった限界を有している。韓国の百貨店の歴史は流通産業の現代化を象徴するといっても過言でない。国内資本によって設立された最初の百貨店は1931年の和信百貨店である。そして1961年新世界百貨店の直営化で本格的に百貨店時代を迎えることとなった。以降、経済成長と都市化の進展により美都波、和信、ロッテ等が登場し、1970年後半、アパート開発ブームの中で中産層を代表する様々な百貨店が生まれることとなった。スーパーマーケットは1969年、流通近代化5ヶ年計画が策定されることによって、1970年代にスーパーチェーンが本格的に登場することとなった。1970年代、セルフサービスと自己選択式商品陳列、多様な品揃え、推奨消費者価格10%割引等により、既存の在来市場と差別化されたスーパーマーケットが地域商圈を中心に急成長した。

1990年代後半、流通業界は流通産業の海外開放と新業態の出現により、大転換期を迎えた。政府は段階的に市場を開発する「3段階流通市場開放計画」を発表した。その後1996年に外国人投資時の総合小売業投資に対する売場面積および店舗数制限が廃止され、流通市場が完全に開放された。1996年1月オランダのマクロ、7月フランスのカルフル、1998年6月米国のコストコ、1998年米国のウォルマート、1999年5月テスコが進出して、世界的な流通企業がわが国に上陸した。

1989年に登場した先進国型小売業態であるコンビニエンスストアと、1993年価格破壊に代表されるディスカウントストアの出現は、国内流通産業の大きな地殻変動をもたらした。特に国内流通業者は先進経営技法と大規模資本力を備えた外国の流通企業との競争の中で、韓国式経営技法により流通産業の変化を先導した。2002年にディスカウントストアは流通産業登場後9年で、初めて百貨店を抜いて売上高17兆2000億ウォンで1位になった。2000年にはディスカウントストアによる無料送迎バス運行停止のような政府の特段の対策にもかかわらず、相変わらずディスカウントストアは流通業界の中心に浮上しており、食料品中心の売上構造から家電製品にまでその領域を拡大している。

流通市場開放と新業態出現以降の韓国流通産業の特徴を整理すると、次の通りである。³⁾
第1に、流通業態幅の拡大、複合化、横断化傾向が加速化し、産業間の壁を崩す現象につながっている。流通・小売業が品目中心の業種店時代から経営形態の業態店時代へ転換し、今や顧客が特定状況で充足させようとする欲求に符合する様々な製品・サービスを束ねてともに提供しようとする業態が増加している。例えば化粧品店で健康食品を売ることやディスカウントストアで高価な家電製品を売る現象である。第2に、最終消費者の消費経験の蓄積、購買行動に対する価値観の変化、製造業者間の製品・サービス水準の均等化等により、顧客が追求する便益に特化した業

³⁾ イ・ホンヨル「わが国流通産業と流通政策の変遷」流通ジャーナル2005.5月号 p40

態のカテゴリーキラー等が成長している。最近週休 2 日制によってこうした傾向はますます深化し、ショッピングが単純に製品選択の過程でなく自己のアイデンティティを表現する新たな方法へと価値観が変化している。第 3 に、大規模小売業態の成長により流通経路で製造業者の影響力が次第に減少しており、製造業者の一方的な支配形態から流通業者が影響力を有しその主導権を次第に確保してきている。特に大型小売業者を中心に、製品選択過程で消費者に関する情報を体系的に管理しながら、市場と製品に関する重要な情報も流通業者を中心に形成されている。

2. 新業態出現による流通産業の変化

現時点における韓国の流通産業の著しい特徴は、流通産業の価値認識過程の中で低成長期の考え方と新業態出現による新たな価値観の間の衝突と理解することができる。特に新業態出現による流通産業に対する認識変化とサービス概念の拡大を最も著しい特徴と見ることができる。

(1) 流通産業に対する認識変化と中小流通業者の競争力の弱体化

新業態の出現により流通産業に対する国民の認識が急激に変化した。儒教的な社会文化環境で封建主義的な考え方は、流通産業が新たな付加価値を発生できないという考えが主をなした。しかし、新業態の出現以降、流通産業が生産と消費の中間領域で製造業の競争力向上および消費者の福利厚生増進に重要な役割を担うという認識が拡大している。

単純に認識上の変化のみならず、流通産業は国民経済の側面で GDP に寄与するのみならず、雇用にも寄与するところが非常に大きい。2003 年現在、流通産業が国民経済の雇用全体に占める比率は 17.5% である。これは製造業の 19.0% に肉迫する水準であり、農林水産業の 8.8% より高い水準を示している。

流通産業が国民全体に占める比率は、GDP 基準と同様に 2001 年以降減少する傾向にある。2001 年の 18.2% から 2002 年には 18.0% に、2003 年には 17.5% に減少し、流通産業が国民雇用全体に占める比率は、先進国と比較してみると高い水準にある。米国の同比率は 15.4% (2002 年) であり、日本の場合は 16.7% で韓国より低い水準である。

<表 1-1> 流通産業の国民経済的比率

(単位:%、十億ウォン、千名)

区分	卸・小売業		製造業		農林水産業		備考	
	GDP 比率	雇用 比率	GDP 比率	雇用 比率	GDP 比率	雇用 比率	GDP 総額	総就業者数
2001	9.7	18.2	25.7	19.8	4.2	9.7	600,865	21,572
2002	9.5	18.0	25.9	19.1	3.8	9.3	642,748	22,169
2003	9.0	17.5	26.3p	19.0	3.4p	8.8	662,474p	22,139

資料:調査統計月報(韓国銀行、2004年5月)、経済活動人口月報(統計庁、2004年4月)

注 :2000年不変価格基準、流通産業=標準産業分類G(卸売および小売業)、雇用人口は卸売および小売業従事者数/総就業者数

<表 1-2> 主要国の流通産業比率

国家	米国(2002)	日本(1996)	フランス(1996)	韓国(2002)
対 GDP 比率	13.2%	11.7%	15.0%	9.5%
雇用人口比率	15.4%	16.7%	17.7%	17.5%

資料:米国・日本統計庁

注 :OECD、フランスの場合、飲食・宿泊業を含む

また流通産業 0.1%追加成長時、消費者物価の 0.05%が下落する等の社会経済全般に影響を与える重要な中心軸に位置しているといっても過言でない。それほど最近新たな成長動力源として関心が増大しており、産業資源部によると、08年実質 GDP の 11%を流通産業が占める見通しで、売上高は 10 億ウォン当たり 50~60 名の雇用を誘発するであろうという。このように流通産業の発展は、生産者物価、消費者物価、消費者の福利厚生、海外直接投資、総要素生産性、国内総生産、失業率に職業的[訳注:直接的?]な影響を及ぼす。すなわち、マクロ経済の側面で、流通産業の発展は国家経済の発展に直接的に影響を及ぼし、地域経済活性化にも寄与する。国民全体の経済的、文化的、社会的な保障を通して、生活の質向上に寄与する。

しかし、韓国の流通産業は急激な成長により既存構造的矛盾が共存している。韓国の流通産業は短い期間に急激な成長をとげた。流通開放と新業態の出現以降肯定的な側面もあるが、反対にいまだに構造的脆弱性がともに存在する。世界的に流通産業の成長は急速になされたが、韓国の場合、その程度の差が激しい⁴⁾。まず、韓国はまだ生計依存型中小流通業の比率が高い。韓国の流通はこの間零細な中小商人らによって主導されてきたことが、いまだに現代的経営企業の導入を阻害するという要因の一つと認識されている。また家族単位で経営がなされるために、労働生産

4) ピョン・ミョンシク、イ・ヨン Chol、キム・ヨンミ、『流通の理解』、学問社、2002、pp.107-109

性に対する正確な評価が難しく、他の国に比べて相対的に低い。こうした理由により、流通業者間の人材、情報化、標準化インフラが極端に貧しい者がますます貧しくなり、富む者がますます富む現象として現れている。

政府は、こうした流通業者が貧しい者がますます貧しくなり、富む者がますます富む現象を緩和させるために、新業態に対する競争制限と在来市場と中小小売店の支援を政策的に推進している。特に 2005 年 3 月に在来市場育成特別法が施行されて、出店流通業者は該当地域内に既存在来市場との協力が要求されるようになった。⁵⁾

(2) サービス概念の強化

80 年代後半以前、流通産業における立地条件はほとんど絶対的な影響力を発揮した。しかし、最近ディスカウントストアの攻撃的出店動向により、立地のような物理的条件はもはや意味を持たない競争状況にまで至った。実際多くのディスカウントストアが狭い道をひとつ隔てて互いに競争しており、大部分の大都市で半径 5km の中に大型小売店が 2、3 は多く見られる。このような状況において、大型ディスカウントストアはこれ以上立地に依存せず、サービスの多様化のために最低価格補償制度のような刺激的な価格政策と PB 商品の開発により、顧客の店舗に対するロイヤルティを強化している。また、消費者の不満を直ちに経営に反映し、ショッピング付帯施設を強化する等、韓国の流通産業は今や単純に商品の所有権移転が目的でない新たなサービス付加価値を追求する産業に成長している。

このように、新業態の出現により流通産業におけるサービス概念が次第に強化されている。流通業態中最も進んだサービスを提供していた百貨店はディスカウントストアとのサービス競争で次第に差別点(このままでいいと思います)を喪失した。商品の多様性という側面でショッピングモールやディスカウントストアと似ており、電子カテゴリーキラーおよび有機農業食品専門売場の登場により商品の専門性も劣勢である。サービス水準におけるこうした全般的な平準化現象は、ディスカウントストアの都心進出への加速化により百貨店市場が侵食されている。このように似た水準のサービス概念では、今や顧客に特別な差別点(同上)を提供できない。消費者のトレンドを把握し、価値指向的消費パターンを反映して顧客との相互作用を土台にしたサービスの概念が強化されている。

(3) 価格変動幅の拡大

韓国で過去 1980 年代まで業態間の価格差は、スーパーマーケットのセルフサービスによる割引幅 10% がほとんど全部であった。しかし 1990 年代に入り売場新業態の出現により価格競争が深刻化して、業態間のみならず業態内でも大きな差を示している。全般的に新業態であるディスカウントストアの成長は流通段階を減らして値下げを主導しており、具体的に消費者物価指数の安定に大きく寄与している。

⁵⁾ ベク・インス、2005 年流通業界の展望と課題、流通ジャーナル 2005 年 1 月号 p11

<表 1-3> 流通業態間の価格差(国内 L 社の S 天然水を基準に)⁶⁾

区 分		ディスカウントストア	百貨店	コンビニ
天然水	500ml	310	350	700
	2l	660	700	1,200

<表 1-1>を見ると、同一品目であるが、業態間価格差が 2 倍以上発生していることが分かる。この製品の場合、製造業者の推奨消費者価格は 500ml が 500 ウォン、2l が 1,000 ウォンで、ディスカウントストアが最も低い価格で販売している。こうした業態間の価格差は、主に価格破壊を先導するディスカウントストアによって起きたが、業態別訪問顧客の特徴によるサービス、価格差別化も、こうした価格差の重要な原因と考えられる。

こうした流通業態間の価格差のみならず、最近業態内の競争が激しくなり、流通業態内の価格差水準も激しくなっている。

<表 1-4> 流通業態内の価格差(単位:ウォン)⁷⁾

区 分		A ディスカウントストア	B ディスカウントストア	C ディスカウントストア
食料品	ラーメン(S ラーメン 5 個入り)	2,310	2,350	2,400
	牛乳(A 社 1000cc)	2,150	1,970	1,950
	トイレットペーパー(50m、24 ロール)	11,500	9,900	11,500
テレビ(S 社 42 インチ)		3,600,000	3,500,000	3,690,000
炭酸飲料(A 社 1.5 l)		940	1,250	1,280
ビール(1.6 l)		3,630	3,630	3,580

<表 2-30>を見ると、競争ディスカウントストア内でも一部製1Dさ3210%以上差が生じている。炭酸飲料の場合、A ディスカウントストアが 940 ウォンである反面、B ディスカウントストアが 1,250 ウォン、C ディスカウントストアが 1,280 であった。こうしたディスカウントストア内の価格差は、競争が激しい商圈内を中心に、戦略的に低い価格が必要な製品については果敢な価格割引をするために発生する。

前でも指摘したが、韓国では流通産業の 0.1%追加成長時に消費者物価の 0.05%が下落する等、国民経済に肯定的な影響を及ぼしている。しかし、こうした価格割引構造が製造企業と流通業者間のゼロサムゲームから出発するのではなく、流通の流れの過程で構造的な浪費要因を除去し全般的に産業効率化を達成し、好循環をつくらなければならない。

6) 毎日経済新聞(2005年1月18日)キム・ソンフェ、ソン・ジェウ記者報道資料引用

7) 韓国経済新聞(2005年6月11日)アン・ジョンナク、チャ・ギヒョン記者報道資料引用

3. 流通産業の動向

「流通」は生産と消費を媒介として、ある商品やサービスを生産者から消費者に移転する経済行為またはその現象である。したがって、流通産業は生産者、消費者、そして流通チャンネルの間で発生する様々な流れからなる。商品、所有権、お金、市場情報が流通産業において競争力を左右する最も重要な要因である。

最近、流通産業は単純に商品を展示販売する機能から領域を拡大し、銀行、保険、カード等シナジー効果のあるすべての業種へ拡大している。また高いマージン確保のために PB 商品を積極的に販売し、価格競争力を備え、同時に品質水準を高めようとしている。

(1) 韓国の流通産業の全般的な動向

韓国は通信、情報システム、特にインターネットの発達により全国的な情報網を形成して、流通情報の円滑な疎通を可能にさせた。現在、広帯域インターネット網普及率は、米国が 30%である反面、韓国は 76%、米国人の携帯電話普及率が 60%である反面、韓国は 75%である。特に高いクレジットカード普及率は、インターネット電子商取引に必ず必要な代金の流れの重要な基盤となった。このように、韓国で流通情報の流れの重要な媒介としてインターネットとクレジットカードを積極的に活用することができる。特にこうした情報の流れ構造は、公正取引を促進し流通効率を増加させ、流通産業の領域を既存のオフライン流通からオンラインへ拡張した。

韓国で流通現代化の古典的な形態は、一時期百貨店であった。しかし 1996 年の流通開放を前後して新業態が出現し、百貨店が流通で占めていたその代表的な地位をディスカウントストアに譲り渡すこととなった。特に大型ディスカウントストアを筆頭にしたコンビニエンスストア、インターネットショッピング、ホームショッピング等の新業態の成長は、流通産業の全般的な成長を牽引した。こうしたショッピング環境の変化は、場所に束縛を受けずに自由にショッピングをしつつ、同時に価格、品質等ショッピングに対するほとんどすべての情報に自由にアプローチできる基盤をつくった。

韓国の流通産業動向を要約すると、大きく 3 種類に分けることができる。第 1 に、インターネットを活用した電子商取引の活性化である。インターネットショッピングモール市場は短期間にもものすごい速度で成長を継続してきた。2004 年現在、インターネットショッピングモール数は登録業者 3,474 に達し、1 ヶ月の取引額は 6,483 億ウォン規模である。2003 年の国内インターネット市場規模は 7 兆ウォンに達し、専門家は 2010 年には 19 兆ウォンに増加すると展望している。年平均成長率が全小売流通業より高い 15.2%を記録していて、全小売流通市場に占める比率も 1998 年には 0.03%に過ぎなかったものが、2003 年の 5%から 2010 年に 8%に増加する見通しである。⁸⁾

第 2 に、新流通業態の絶え間ない出現と進化である。2004 年、ディスカウントストアとミニスーパーマーケットの中間の大きさである「スーパースーパーマーケット(SSM)」が本格的に出現した。SSM はディスカウントストアほどの安い価格を維持しつつ、ディスカウントストアより狭い 1,000 坪程

8) 統計庁「毎年四半期電子商取引統計調査結果」発表資料引用

度の売場で、地域密着型戦略を追求する。また共稼ぎ夫婦の急増と原油高時代というコードにかみ合って、最近「オンラインスーパー」という新たな業態も出現した。オンラインスーパーは1次商品（果物、野菜、畜水産）と加工食品、生活必需品を主に扱うという点で、工業生産品を主に売るオンラインショッピングモールとは差別化される。既存大型ディスカウントストアの場合、ブランドパワーと配送システムを活用してオンラインスーパーに進出した。この他にドラッグストア等既存の業態とは異なる新業態が引き続き出現しており、業態内の競争はもちろん業態間の競争も次第に熾烈化している。

第3に、百貨店の成長鈍化による差別化と在来市場およびスーパーマーケットの苦戦である。1980年代後半以前に、韓国の流通産業において3強体制であった百貨店、在来市場、スーパーマーケットは、90年代以降新たな新業態の出現により苦戦している。最近、大韓商工会議所が7大都市700世帯を対象に実施した「流通業態別消費者満足度調査」によると、ショッピング後に「満足する」という回答が、ディスカウントストアが全体の63.7%で最も高く、百貨店51.1%、在来市場35.8%と現れた。百貨店の場合、韓国の流通現代化を代表していた業態から、今は高級化により既存ディスカウントストアとの差別化(同上)に努めている。特に既存百貨店がディスカウントストア市場に進出した場合、良い経営成果を得るためには、百貨店とディスカウントストアの間の地域、商品の差別化(同上)によりいっそう努めている。地域商圈に依存していた在来市場と小規模スーパーマーケットの場合は、次第にその立つ場所を失いつつある。最近政府がディスカウントストア24時間営業を規制しようとしているのも、地域小規模商圈を保護するためである。しかし、小売業の生産性向上のためには、効率性の高い大型流通業者の比率拡大が必要である。したがって、政府の中小小売店支援対策も、大型小売店の競争制限から中小小売店の生産性向上とサービス強化に変化しなければならない。在来市場の場合、最近便宜施設の現代化とクレジットカード購買の活性化を積極的に行っており、今後中小型スーパーマーケットの場合は、協業化により供給購買、供給販売、管理等を通して効率性を高めなければならないであろう。

結論的に、1996年の流通産業開発以降、国内流通産業は急速な構造改編期に直面した。既存の生計依存型から企業型流通構造へ変化が進行中であり、無店舗販売業が新たな流通チャンネルとして登場している。また既存の流通概念よりさらに拡張された意味でエンターテインメント概念が付加された「エンターテインメント・ショッピングモール」、すなわち複合ショッピングモールが脚光を浴びている。現在、大部分大型小売店で活用しているマイレージ制度の場合、単純に顧客データベース構築に留まるのではなく、多様な次元で顧客関係管理技法であるCRMに進化している。また、韓国式売場運営により外国企業に対して持続的な優位を確保している。国内ディスカウントストアの場合、陳列台の高さが平均1.5~1.7mと低く、通路の長さも平均10mと短くて(外国の場合25m)、中年層に合わせて設計した。また陳列台の高さを品目別に異なるようにして、価格帯が低い日常雑貨、加工食品、トイレトペーパーは平均より高く陳列し、デザインが重要な製品の場合低く設計して、顧客のショッピングの便宜を配慮している。こうした努力により、国内流通産業は流通産業開放初期の心配をよそに成功裏に発展している。

(3) 週休 2 日制の本格実施と韓国流通産業の問題点

韓国は去る 2004 年から政府部署隔週土曜日休業、金融界完全土曜休務制を導入し、2005 年 7 月からは中堅企業にまで拡大した。これにより流通業界でも新たな風が吹いている。今や流通産業は消費者の新たなライフスタイルに合うサービスを提供する複合ショッピング文化空間へ変化するために戦略を練り上げている。

週休 2 日制をわが国より先に導入した国の場合は、大都市中心の大型ディスカウントストアがよりいっそう成長し、百貨店の営業戦略が大きく変化した。特に韓国の場合、週休 2 日制により、デジタル時代の消費者ライフスタイルの拡散は、発達したインターネット情報網を通じた情報の交流と、早い顧客の製品評価を強化し、プロシューマー (Prosumer) の概念がよりいっそう発達するものと思われる。プロシューマーというのは、既存の最終製品に対する単純消費主体ではなく、製品のデザインと生産段階まで参加する消費者のことで、週休 2 日制の拡大は今後こうした消費パターンをよりいっそう拡大させるであろう。すでに韓国で、製品の性能の検査をあらかじめ受けた多国籍企業が増加しており、こうした傾向はよりいっそう強化されるであろう。これに対して現在、韓国の流通産業は成長が期待されるカテゴリーキラー等の新業態の導入を急いでおり、自己開発、余暇・エンターテインメント等を実現する産業形態へと進化しつつある。

低成長時代が本格的に到来し、流通産業の業態間または業態内の競争は深刻化している。また、消費者ニーズの多様性が拡大することによって多様な流通業態が登場している。消費者主権時代の本格的な到来とともに、週休 2 日制の拡大は流通産業に新たな機会要因として作用するということを認知しなければならないであろうし、消費者が積極的に経験し受容できるように誘導しなければならない。

<表 1-5> 週休 2 日制による流通業界の変化

	週休 2 日制前	週休 2 日制後
成長業態	・ディスカウントストアが急激な成長をとげたが、百貨店とコンビニエンスストアも成長	・多様な付帯施設のあるショッピングセンターとカテゴリーキラー
マーチャンダイジング	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商品とサービスが分離 ・ 週末と平日のマーチャンダイジングの变化なし ・ デザイン、色、ブランド力重要 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商品とサービスが統合提供 ・ 週末と平日のマーチャンダイジングに差が発生 ・ 商品の機能と価値が重要 ・ スポーツ、レジャー、旅行商品が重要
立地	・都市中心	・郊外地域中心
サービス	・ショッピングの便宜性重視	<ul style="list-style-type: none"> ・ ショッピングの便宜性のみならず娯楽的要素も重要 ・ 高い水準の顧客サービス

第2節 物流産業の特徴および動向

1. 物流産業の特徴

三面が海で囲まれている韓国は、海上輸送を中心にした物流産業が発達するのによい条件を備えている。1960年代以降の産業化過程で、韓国はこうした条件を十分に活用した輸出主導型開発戦略により大きな成功を収めた。1960年代に本格的な工業化の推進により交通基盤施設の投資を拡大し、1970年代には経済規模が大きくなり対外貿易が増加し、道路と港湾、鉄道等に投資を拡大した。海運に有利な地域を中心に輸出産業公団が作られ、輸出入物流を海上輸送で処理することにより発達してきた。しかし、国内貨物輸送に占める海上輸送の比率は相変わらず低い傾向にあり、国内沿岸海運がそれほど発達できない状態を反映している。

一方、陸上輸送は鉄道輸送と道路輸送に分けることができるが、道路輸送は1970年の京釜高速道路の開通を始点に本格的に発達し始めた。以降全国的に基幹道路網と幹線道路網を引き続き拡充することによって、国内陸上輸送に占める道路輸送の比率は持続的に増加した。しかし、80年代には基幹交通施設に対する投資が相対的に萎縮した反面、経済力向上による交通需要は大きく増加して交通問題が広がった。1990年代に入り長期的、巨視的次元から基幹交通施設を拡充するために、国家基幹交通網を構築し始めた。道路輸送物流の円滑な処理と国民の便宜増進のために道路の整備および拡充を推進し、都市迂回道路を建設し、交差路を立体化する等、輸送上の問題区間の緩和に力を注いだ。またソウル郊外周辺循環高速道路、西海岸高速道路、大邱-春川間高速道路を完工して、産業競争力の強化に寄与した。

1905年に京釜線が開通して以来、日本の植民地時代に鉄道網は継続して増加し、それは商圏の拡大と旅客輸送および貨物運送に大きく寄与した。旅客輸送と貨物輸送に占める役割の重要性は解放以降も変わることがなかった。鉄道は国の基幹交通網として1960年代以降の産業化過程でも大きな役割を果たした。最近、鉄道輸送が国内輸送に占める比率は緩やかに減少する傾向を示している。しかし、広域鉄道網の構築と施設拡充および現代化事業が引き続き推進されている。2004年に高速鉄道網が開通し、高速・大容量の鉄道網が構築され、全国が半日交通圏に包摂された。また全羅線が直線化されて運行時間が短縮され、運行回数も増加した。2005年には京釜線水原-天安区間の電化が完了・開通した。これにより主要幹線鉄道の輸送能力が増強され、地域間長距離大量貨物輸送機能が強化される一方、大都市の交通難の緩和にも大きく寄与した。

港湾物流は、港湾ターミナル機能を含む物流基礎施設活動を通して、港湾を経由する財貨に対し供給者から消費者に至るまでの時間的、空間的な間隔を効果的に克服するための物理的な経済活動である。港湾物流は港湾輸送、荷役、保管、包装、情報、関連サービスの6つの機能に分類ことができ、その活動形態は海上輸送と内陸輸送の結合からなる。こうした結合の中核的な役割を遂行する部分が運送、荷役および保管であり、包装機能は荷役、保管または輸送活動を円滑にする付随機能であるといえる。港湾関連サービスは検量業、水質検査業、検定業、港湾用役業、物品供給業、コンテナ修理業と出入港支援業務(例・水先案内業)等を含み、貨物の移動

および船舶の出入港に関連する諸支援サービス活動を含んでいる。

現時点で韓国の物流産業はその発展過程で様々な独特の特徴を示している。これは、急速な経済成長過程に現れた多様な経済現象が物流産業にも投影されたものと見ることができる。

まず、韓国は GDP に対比して国家物流費の占める比率が先進国と比べて非常に高い。2002 年度の韓国の国家物流費は約 87 兆 320 億ウォンと算定され、これは GDP の 12.7% を占めるものである。これは米国の 10.1%、日本の 9.6% と比較すると相当に高い。1990 年～2001 年までの過去 12 年間の韓国の国家物流費は、1995 年価格基準に換算すると、年平均約 7.2% ずつ増加し、これは同じ期間の実質 GDP 年平均増加率の 5.9% より高い水準である。

また、物流産業に関連するインフラの連係性が不十分である。物流産業は製造業と運送等多様な要素が関連している複合産業である。高度な物流サービスが効率的に提供されるためには、物流インフラ、人材、制度、関連する支援産業がよく整備されバランスよく発展しなければならないが、長期的かつ体系的なシステムが備わっていない状態にある。

物流産業部門に現れる特徴である問題点として、第 1 に業者の運営の前近代性を指摘することができる。物流企業は零細性を脱皮するために一定規模以上を確保し、貨物車両も大型化および標準化されなければならない。しかし韓国の物流業者は大部分小規模であり、これによって組織的運営能力が足りない。企業の零細性は専門物流業者の不足と連動し、これは物流効率性の低下につながる。

第 2 に、物流の需給不均衡を上げることができる。貨物自動車の登録制以降、運送サービスの供給側である貨物自動車は急速に増加した反面、物流の増加は制約的であった。それにより貨物輸送の需要と供給の不均衡が深刻化し、物流の非効率性を示す貨物自動車の空車通行率と空車距離率の増加として現れた。

第 3 に、物流産業および輸送構造の不合理性を上げることができる。2003 年の貨物輸送連帯のストライキは、物流産業の慢性的問題点である多段階契約構造と持ち込み制に根本原因を求めることができる。多段階・不公正取引慣行は、中間段階における費用漏出をもたらす。荷主が支払った最初の輸送費の 60% 程度のみが支払われ、車主の零細性を持続させる要因となっている。また持ち込み車両に対する高い依存度は、運送市場の安全性を弱体化させている。一般貨物の 90% 以上が持ち込み車両によって輸送されているが、持ち込み会社と持ち込み車主の間の不公正取引、財産権紛争等が持続することによって、輸送の安全性が脅威を受けているのである。

最後に、物流人材および R&D の不足を上げることができる。IT 技術の導入、物流設備の自動化および機械化等により、人材に対する依存度が過去に比べてたいへん低くなっているが、物流専門人材と技能人材の輩出は相変わらず低い水準に留まっている。物流人材の不足は研究開発投資の不足と関連が深く、物流技術に対する R&D の不足は企業の零細性に起因するところが大きい。総体的に見ると、零細な企業、不足する専門人材、低い投資規模は、物流技術の発展に障害物になっており、結局、先端物流施設・装備に対する国際競争力の弱体化につながりうる。

一方、制度的な側面を見ると、物流産業に対する総合的かつ一貫した管理体系がないという点を上げることができる。物流産業は多様な産業が関連しており、それによって規定する法令と制度

もやはり各部署別・業種別に複雑に運営されている。物流関連主務部でも農林水産部・産業資源部・建設交通部・海洋水産部等と多様である。それで一部業種と機能が重複することにより、部署間または施設間競争の深刻化により効率的物流行政がなされず、総括機能もまた微弱な実情にある。

2. 物流産業の動向

一般的に物流といえば、生産者から最終消費者まで財貨およびサービスを物理的に移動させるのに関連するすべての活動、すなわち輸送、保管、荷役、包装、物流加工、情報流通、廃棄物および返品管理等の諸活動を単独または複合的に提供したり、それに関連するサービスを提供することを意味している。特に最近では、生産が完了した状態ではなく、生産活動に伴う生産物流 (production logistics) までその概念に含む傾向にある。

物流に対する一般的定義でも見られるように、企業の経営活動で物流それ自体は利益を創り出す活動ではないと認識するのが一般的であった。どうせ発生する費用なので、その費用を最小化することができればよく、そうでなくても仕方ないということである。すなわち、生産された財貨とサービスをどのようにすれば、効率的に最終消費者に伝達するのかという点に重点を置いていたのである。しかし、既存の物流に対する認識は 20 世紀後半に現れた一連の変化によって変化し始めた。企業内または企業間取引で調達と在庫費用を削減し、効率的な SCM (Supply Chain Management) により生産原価を下げることができ、それが企業利潤の増大と競争力の強化に寄与するということを認識することとなった。また、生産者と消費者を結ぶ高度化された物流活動は、顧客に高い水準の多様なサービスを提供することによって企業の競争力強化に寄与するという考えが広がった。

こうした認識の変化は、世界経済の環境変化がそのベースとなっている。生産要素と生産技術、そして市場を確保するために、各企業は投資と生産を急速にグローバル化し、生産施設は世界各地に分散している。それにより、生産物の移動距離と移動頻度が増加し、製品生産のための原資材の供給、完成品の移動に関連する物流活動の重要性も増した。20 世紀後半に急速に発達した交通および情報通信技術の発達、企業のグローバル化に土台を提供した。交通手段の大型化および高速化現象は、生産施設間または生産地と消費地間の地理的距離を克服できる契機を用意した。情報通信技術の発達は複雑な流通活動を有機的に統合して、物流活動の効率性を画期的に増大させる契機となった。

物流産業内部でも変化の契機があった。欧米先進国では物流産業に対する各種規制が緩和または撤廃されて以降、業者間競争が激しくなった。競争の結果、運賃の下落と利潤の下落によって、多くの企業が廃業の危機に直面することとなった。このような経営条件の変化に対する対応の一環として、物流企業は物流サービスの高度化と合理化を推進した。既存の単純な輸送サービスに加えて、顧客企業に対する物流コンサルティング、情報管理等の付加サービスを提供して、企

業物流部門のアウトソーシングを成し遂げることによって突破口を開いた。製造・流通業者は非主力部門である物流部門に対するアウトソーシングを通して物流部門の専門化・合理化を達成する一方、物流専門企業は市場拡大および利潤の創出と物流部門の先進化に成功したのである。

(1) 国際物流産業の動向

国際物流の動向を見ると、まずグローバル企業の出現とそれによる物流の急増を上げることができる。グローバル化の進行により国際分業が広がり、物流が急増した。世界のコンテナ物流は 2000 年の 3.2 億 TEU から、2010 年には 4.7 億 TEU に増加するものと予想されている。

グローバル企業は効率的な生産および販売ネットワークの構成のために最適の立地を選定するために努力している。例えば商品開発は専門人材のある場所で、商品の製造は人件費の安い場所で、製品の販売は利潤の高い場所であるために、それぞれ分散するのである。こうした立地の分散が貨物輸送に対する需要を急増させているのである。

貨物輸送に対する需要者であるグローバル企業の変化は、国際船会社の変化を誘発した。代表的な例がグローバル提携である。専門化された多様なサービスを確保するために、大型化された船舶を利用しサービス周期を短縮し、装備および施設を共同で利用する場合が増加している。

第 2 に、顧客の需要形態が変化している。最近になって消費者の形態は多品種・少量・適期輸送等に変化している。生産者が生産過程で原資材の在庫を最小化しようとするのと似た動機で、中間卸売商や消費者もやはり販売物品の在庫と消費財の在庫を最小化している。多様な消費者の嗜好と消費形態を満足させるために、流通段階を縮小し流通距離を短縮する必要が発生する。既存の発送地中心の物流サービスが着地物流サービスに変化するのである。このために、最終消費地に隣接して商品の最終段階を仕上げる組立・加工過程および検査・包装・流通サービス機能を備えた付加価値物流センターの拡充が一般的に現れる。こうした付加価値物流センターの主要立地は、貨物の集配送が大量に発生する物流拠点であり、それらの拠点を中心に付加価値物流活動が発達している⁹⁾。

第 3 に、専門物流企業の登場である。国際物流の変化の焦点は、顧客中心の物流サービスである。1980 年代半ばまでも、供給者である輸送業者中心の輸送効率を強調した Port to Port サービスが主流であった。費用削減のための単純物流サービスとして輸送費用に対する価格競争力を確保するための「規模の経済」を実現することが主な目標であった。しかし、1990 年代に入って需要者である荷主中心のサービスに移動し始めた。サービス形態も Warehouse to Door サービスに変化し、企業競争力向上のための総合的な総合物流サービスを提供するに変わり始めた。2000 年代に入ると最終需要者中心の物流サービスが発達し始めて、いわゆる Door to Door サービスが主流として登場するようになる。

多様な付加価値を提供するこうした物流サービスは、1980 年代に米国で物流チャンネルの統合化を推進し、物流活動を外部の物流専門家にアウトソーシング(いわゆる第三者物流または 3PL)

⁹⁾ イ・グン他、『韓国経済のインフラと産業別競争力』、ナナム出版、2005、412 ページ

することから発達し始めた。ヨーロッパの場合は、経済体制の統合を契機にして、TNT や UPS のような大型物流専門業者が汎ヨーロッパ物流サービスを提供したり、各国の物流専門業者が連係してヨーロッパ国家間物流ネットワークを構築して物流サービスを提供し始めた。しかし、韓国の場合には 95%以上の貨物輸送業者が 1990 年以前に設立された反面、物流専門業者は 78%以上が 1990 年以降に設立された。物流専門業者の平均営業期間を通して見ると、韓国の物流専門業者はまだ市場導入期にあると見られる。¹⁰⁾

結局、情報通信の発達と消費者の要求の高級化により、過去のようなサービス形態はこれ以上機能しにくくなっており、物流産業の規制緩和、世界化、企業間競争の深化により、物流サービスは高度化するほかなくなった。より専門化された物流サービスに対する要求が急増するのにもない、企業は中心的な業務のみを保有して、他の業務はアウトソーシングすることが競争力強化に不可欠な選択となった。すでに世界的に物流サービスは第三者物流の拡大とともに第四者物流の時代に移動している。米国は約 70~80%が第三者物流を利用しており、ヨーロッパの製造業者では 94%以上が第三者物流を利用している。

第 4 に、多くの国が規制緩和と規制強化の調和を図っている。グローバル企業の誘致と企業の生産性向上のために規制緩和政策を行っているのである。しかし、規制の緩和とともに市場を競争的に誘導し、参入基準審査は厳格化し、安全・環境に関連する社会的規制は強化する傾向を示している。

また、物流情報化によって電子商取引が経済の主流を形成しつつある。IT 部門の発達は大部分の産業に大きな影響を及ぼしている。物流部門でも伝統的な商取引とともに、E-business を通して経済の主流が形成されつつある。電子商取引の発達は卸-小売概念を破壊し、生産者-物流センター-消費者という形態で取引段階を縮小させている。IT 技術に立脚した物流情報化は、注文、空車照会、物流仲介等のような総合的物流サービスの提供を可能にし、専門物流企業の活動領域を拡張させている。

(2) 東北アジア物流産業の動向

世界経済と物流市場の変化の中で、東北アジア地域がこうした変化の中心に成長している。すでに世界コンテナ物流の 45%程度を占めているアジア市場は、次第に拡大している。中国経済の急成長によって、東北アジアの物流は急増している。韓半島は南北交通路の連結を通して、中国と日本を陸路で連結することができるのみならず、中国大陸とロシアを貫き、それぞれ中東とヨーロッパに連結することのできる地政学的位置を占めている。

中国は現在、自らの処理能力の限界によって周辺国家に依存するしかないが、独自に物流ネットワークを構築するために努力している。自国の物流インフラ拡充と開放政策を通して、東北アジア物流ネットワークの形成に力を注いでいる。

日本は豊富でレベルの高い物流施設にもかかわらず、高い物流費用によって次第に競争力を

¹⁰⁾ キム・ヒョンジ、「情報化時代の第三者物流と第四者物流の比較研究」、「物流学会誌」、2001

失っている。しかし、持続的な物流合理化努力を通して競争力回復を試みている。

一方、韓国は有利な地政学的位置、巨大な貨物需要、国際水準の空港および港湾のような物流インフラを有している。しかし、港湾および空港の背後連係施設が脆弱で、物流情報化・標準化が不十分で、行政手続きや制度が複雑である等の問題点を有している。

(3) 韓国物流産業の動向¹¹⁾

物流分野に対する国、企業次元における認識と巨視的指標の側面から、物流産業の地位は最近急激に発展した。しかし、国際競争の側面から見た相対的位置はそれほど改善されなかった。これは物理的・社会的側面のインフラ不足、自家物流中心の物流産業構造、物流産業に対する認識が著しく低いということに起因する。現在、韓国は物流業が公式に分類されておらず、関連法令および許認可制度は細部業種別に非常に複雑に構成されている。したがって、長期的な次元から物流産業の発展方向を包括的に受容することのできる柔軟な構造の法的・制度的インフラ整備が至急の課題である。

物流産業の構造的特徴は次の通りである。第1に、99年以降、業者数の急激な増加によって個別企業の収益構造が悪化している。第2に、個人所有の小型企業中心の産業構造が進んで、国際競争力が非常に脆弱な状態にある。第3に、道路輸送中心の産業構造が進んでいる。第4に、自家・二者物流中心の運営構造が物流産業全体の成長を阻害している。

併せて、韓国の物流産業が直面している主要な問題点としては、まず自家または二者物流中心の市場構造によって専門物流市場の成長が阻害されているということを上げることができる。第2に、物流企業の零細的構造の深刻化による競争力不足を指摘することができる。第3に、信頼性のある物流企業の不在によって、物流アウトソーシングの形態が小規模単純業務に限定されているという点等を上げることができる。特に大部分の荷主が第三者物流の長所および効果に対して認識できずにいる状況で、荷主を対象に積極的にマーケティングすることのできる競争力のある企業さえほとんど存在していないのが実情である。これは、アウトソーシング物流市場の機能がトータルアウトソーシングよりは単純技能中心の小規模アウトソーシング中心に運営される原因になっている。

11) ソ・サンボム、キム・テスン、キム・ヨンジン、『物流産業の競争力強化のための総合物流業活性化策』、交通開発研究院、2004

第2章 韓国の流通および物流産業の統計資料

第1節 卸売業

1. 概観

韓国卸売業の売上高規模は、2003年現在250兆6,430億ウォンであり、これは卸小売業全売上高の58.0%を占める数値である。一方、卸売業を営む事業者数は20万5千で、卸売業に従事する従事者数は83万2千名である。こうした数値は2002年と比べて多少増加傾向を示している。

ただし、卸売業が卸小売業全体に占める比率が売上高ベースで2003年現在58.0%なのに比べて、事業者数ベースでは22.9%、従事者数ベースでは32.8%である。これは小売業に比べて事業者の規模が大きいためであると解釈される。

<表2-1> 卸小売業の事業者数・従事者数・売上高

(単位:千個、千名、十億ウォン、%)

区分	事業者数		2003 比率	従事者数		2003 比率	売上高		2003 比率
	2002	2003		2002	2003		2002	2003	
自動車関連	35	35	3.9	170	170	6.7	52,634	53,904	12.5
卸売	195	205	22.9	827	832	32.8	249,592	250,643	58.0
小売	669	654	73.2	1,619	1,537	60.5	139,754	127,867	29.6
合計	899	899	100	2,616	2,539	100	441,980	432,414	100

資料:統計庁、卸小売業統計調査報告書、各年号

注:従事者数は商品仲介業(511)、貿易業(5191)、露店および類似移動販売業(52520)は除く。

2. 卸売業販売額の推移

韓国の卸売業販売は2002年以降着実に増加する傾向にあるが、最近その増加速度は次第に減少している。2002年には前年比で卸売業の販売額増加率が6.8%であったが、2003年と2004年には0.2%になった。

卸売業の販売額の推移を業種別に見ると、金属鉱物および1次金属製品を取り扱う卸売業の販売額が最も大きく増加したことが明らかになり、2004年現在、前年比9.2%増加した。次は機械装備および関連用品卸売業で、2004年現在、前年比3.2%増加した。

反面、産業用農畜産物、食料品およびタバコ、建築材料および金物、その他産業用中間材およびリサイクル材料等の卸売販売額は、2004年現在前年と比べて減少した。

<表 2-2> 卸売業販売額の推移

(単位:%)

	2002	2003	2004
卸売業販売額増減率	6.8	0.2	0.2
産業用農畜産物	5.6	4.8	-5.7
食料品およびタバコ	0.6	-0.1	-3.5
家庭用品	3.1	-0.7	1.2
建築材料および金物	8.7	2.4	-6.3
金属鉱物および1次金属製品	10.4	8.2	9.2
その他産業用中間材およびリサイクル材料	-4.2	-9.2	-2.0
機械装備および関連用品	27.1	5.1	3.2

資料:統計庁、卸小売業販売額指数、2005年3月

注 :不変価格指数の前年同期(月)比

3. 卸売業の業種別成長の推移

<売上高>

卸売業売上高の中で最も高い比率を占める業種は、2003 年現在食料品およびタバコである。次いで家庭用品、機械装備および関連用品、その他の卸売業種、その他の産業用中間材およびリサイクル材料等の順で売上比率が高く現れた。

反面、卸売業の中で売上高比率が低い業種は順に、産業用農畜産物および生きた動物、商品仲介業、金属鉱物および 1 次金属製品等である。

<表 2-3> 卸売業売上高

(単位:百万ウォン)

売上高	2000	2002	2003
卸売および商品仲介業	210,055,129	249,592,147	250,643,084
商品仲介業	10,682,637	10,218,730	9,309,732
産業用農畜産物および生きた動物卸売業	2,723,208	3,543,542	3,915,191
食料品およびタバコ卸売業	36,380,179	43,795,930	47,457,108
家庭用品卸売業	39,112,270	43,175,467	45,201,747
建築材料および金物卸売業	9,034,564	12,399,184	13,667,550
金属鉱物および 1 次金属製品卸売業	14,425,387	13,626,875	15,284,497
その他産業用中間材およびリサイクル材料卸売業	31,466,899	36,264,829	36,635,762
機械装備および関連用品卸売業	32,917,777	39,920,572	39,963,783
その他の卸売業	33,312,208	46,647,018	39,207,715

資料:統計庁、卸小売業およびサービス業統計、各号

<事業者数>

卸売業事業者数を業種別に見ると、家庭用品を取り扱う卸売業事業者数が 2003 年現在 5 万 5,322 で最も多かった。次に食料品およびタバコ業種が 4 万 2,683、機械装備および関連用品業種が 3 万 5,292、建築材料および金物業種が 2 万 905 の順に事業者数が多いことが明らかとなった。

反面、その他の卸売業種、金属鉱物および 1 次金属製品業種、商品仲介業、産業用農畜産物および生きた動物業種の事業者数の比率は低い方であった。

<表 2-4> 卸売業事業者数

(単位:個所)

事業者数	2000	2002	2003
卸売および商品仲介業	189,452	195,188	205,321
商品仲介業	9,181	7,894	7,220
産業用農畜産物および生きた動物卸売業	7,736	7,097	7,334
食料品およびタバコ卸売業	37,993	40,876	42,683
家庭用品卸売業	48,537	52,077	55,322
建築材料および金物卸売業	18,492	19,151	20,905
金属鉱物および1次金属製品卸売業	6,960	6,509	6,916
その他産業用中間材およびリサイクル材料卸売業	23,834	24,597	26,578
機械装備および関連用品卸売業	30,050	32,771	35,292
その他の卸売業	6,669	4,216	3,071

資料:統計庁、卸小売業およびサービス業統計、各号

<従事者数>

卸売業の従事者数を業種別に見ると、家庭用業種に従事する従事者数が2003年現在22万9,047名で最も多かった。次は食料品およびタバコ業種が18万4,767名、機械装備および関連用品業種が15万4,592名となっている。

反面、その他の卸売業、産業用農畜産物および生きた動物業種、金属鉱物および1次金属製品業種に従事する従事者数は3万名以下にとどまっている。

<表 2-5> 卸売業従事者数

(単位:名)

従事者数	2000	2002	2003
卸売および商品仲介業	798,471	827,120	832,354
商品仲介業	42,883	37,615	35,184
産業用農畜産物および生きた動物卸売業	22,770	21,283	20,313
食料品およびタバコ卸売業	160,067	182,427	184,767
家庭用品卸売業	202,962	229,456	229,047
建築材料および金物卸売業	62,442	64,765	69,147
金属鉱物および1次金属製品卸売業	28,906	25,727	29,001
その他産業用中間材およびリサイクル材料卸売業	89,268	91,072	93,455
機械装備および関連用品卸売業	144,955	148,656	154,592
その他の卸売業	44,218	26,119	16,848

資料:統計庁、卸小売業およびサービス業統計、各号

第2節 小売業

1. 概観

韓国小売業の売上高規模は2003年現在127兆8,670億ウォンであり、これは自動車を含む卸小売業全売上高の29.6%を占める数値である。一方、小売業を営む事業者数は66万9千で、小売業に従事する従事者数は191万9千名である。こうした数値は2002年と比べて多少減少している傾向にある。

ただし、小売業が卸小売業全体に占める比率が売上高ベースで2003年現在29.6%なのに比べて、事業者数ベースでは73.2%、従事者数ベースでは60.5%である。これは小売業の場合、卸小売業に比べて小規模業者が多いにもかかわらず、売上高規模は小さいためである。

2. 小売業の構造変化の推移

小売業は事業者数が過去数年間減少傾向にある。2000年69万3,701であったが、2002年には66万8,658、2003年には65万3,752に減少した。

小売業の従事者数は過去数年の間、大きく変化していないことが明らかとなった。2000年の153万3,179名から2002年には161万8,919名に増加したが、2003年には再び153万7,153名に減少した。

小売業の売上高は着実に増加する傾向にあるが、2003年には内需景気の沈滞と百貨店等の売上高表記方式の変化等の原因により多少減少した。売上高は2000年の115兆5,029万ウォンから2002年には139兆7,542万ウォンに増加し、2003年には127兆8,676万ウォンを記録している。

小売業の総売場面積は最近数年の間着実に増加している。総売場面積は2000年の4,030万 m^2 から2002年には4,640万 m^2 に、2003年には5,360万 m^2 に増加した。

こうした変化によって、事業者当たり従事者数と事業者当たり売場面積規模は、次第に増加している。事業者当たり従事者数は2000年の2.2名から2004年には2.4名に若干増加した。事業者当たり売場面積も、やはり2000年の58.1 m^2 から2002年には69.4 m^2 に、2003年には82.1 m^2 に着実に増加して、売場面積の大型化が徐々に進んでいることが分かる。

反面、事業者当たり売上高や従事者1名当たり売上高は、2000年以降初期には増加傾向にあったが、前にも言及した通り景気低迷と売上高算定基準の変化により、2003年には減少した。事業者当たり売上高は2000年の1億6,650万ウォンから2002年には2億900万ウォンに増加したが、2003年には1億9,560万ウォンに減少した。従事者1名当たり売上高も、やはり2000年の7,530万ウォンから2002年には8,630万に増加したが、2003年には8,320万ウォンに減少した。

<表 2-6> 韓国の小売業の構造変化の推移

	2000	2002	2003
事業者数(個所)	693,701	668,658	653,752
従事者数(名)	1,533,179	1,618,919	1,537,153
売上高(百万ウォン)	115,502,883	139,754,173	127,867,645
総売場面積(百万 m ²)	40.3	46.4	53.6
事業者当たり従事者数(名)	2.2	2.4	2.4
事業者当たり売上高(百万ウォン)	166.5	209.0	195.6
1人当たり売上高(百万ウォン)	75.3	86.3	83.2
事業者当たり売場面積(m ²)	58.1	69.4	82.1

資料:統計庁、卸小売業統計調査、各号

小売業構造の変化をより綿密に把握するためには、事業者規模別にいかなる差が現れているのか、その推移を見る必要がある。ここでは、従事者数を基準に1～4名の零細事業者と20名以上の大型事業者の間に、売上能力がどのような違いが生じるかを見ることにする。

まず従事者1人当たりの売上高を見ると、2003年現在従事者1～4名規模の小売業者の売上高は約5,900万ウォンなのに比べて、従事者20名以上の小売業者の場合は約1億8,300万ウォンで、約3倍以上の格差が発生している。

<表 2-7> 小売業の規模別1人当たり売上高

(単位:百万ウォン)

	2000	2002	2003
全体	75	86	87
1～4名	50	58	59
5～9名	128	81	117
10～19名	96	99	135
20名以上	224	158	183

資料:統計庁、卸小売業統計調査、各号

一方、単位面積当たり売上高を見ると、2003年現在従事者1～4名規模の小売業者の売上高は208万ウォンであり、従事者20名以上の小売業者の場合は272万ウォンで、大きな差を示していない。むしろ従事者5～19名の中堅規模の小売業者の面積当たり売上高がより高いことが明らかになっている。これは、大型小売企業が競争的に店舗規模を拡張したことの効果が現れていないことを意味し、今後店舗戦略上の効率的な管理が必要なものと判断される。

<表 2-8> 小売業の規模別面積当たり売上高

(単位:百万ウォン・m²)

	2000	2002	2003
全体	2.87	3.01	2.46
1～4名	2.23	2.25	2.08
5～9名	4.73	2.66	3.35
10～19名	3.15	4.05	4.17
20名以上	4.13	4.33	2.72

資料:統計庁、卸小売業統計調査、各号

3. 小売業の業種別成長の推移

<売上高>

小売業の売上高の中で最も高い比率を占める業種は総合小売業で、2003年現在50兆9,360億ウォンの売上高を示した。その次はその他の商品専門業種、繊維・衣服・履物および革製品業種、家電製品・家具および家庭用品業種、食料品およびタバコ業種の順で売上高が高かった。

反面、中古品業種、無店舗販売業種、医薬品・医療器具および化粧品業種等は、小売業全体に占める売上高比率が低いことが明らかとなった。

<表 2-9> 小売業の売上高

(単位:百万ウォン)

売上高	2000	2002	2003
小売業;自動車を除く	115,502,883	139,754,173	127,867,645
総合小売業	46,148,433	59,676,639	50,936,041
食料品およびタバコ小売業	10,623,036	10,618,631	10,608,102
医薬品、医療用器具および化粧品小売業	4,733,485	6,759,125	7,243,194
繊維、衣服、履物および革製品小売業	15,738,874	15,609,653	15,541,603
家電製品、家具および家庭用品小売業	14,343,027	14,226,318	14,300,552
その他の商品専門小売業	19,500,453	20,889,103	20,316,759
中古品小売業	234,367	249,588	299,156
無店舗小売業	4,181,209	11,725,116	8,622,238

資料:統計庁、卸小売業およびサービス業統計、各号

<事業者数>

小売業の事業者数ベースで最も高い比率を占める業種は、その他の商品専門業種であった。2003年、その他の商品専門業種の事業者数は15万9,882で2000年以降多少減少する傾向にあるが、相変わらず小売業者の中では事業者数が最も多い。その次は繊維・衣服・履物および革製品業種、総合小売業業種、食料品およびタバコ業種の順に事業者数が多いことが明らかとなった。

反面、事業者数が少ないのは順に、中古品業種、無店舗業種、医薬品・医療用器具および化粧品業種である。

<表 2-10> 小売業事業者数

(単位:個所)

事業者数	2000	2002	2003
小売業;自動車を除く	693,701	668,658	653,752
総合小売業	132,612	123,162	123,216
食料品およびタバコ小売業	134,534	116,653	111,981
医薬品、医療用器具および化粧品小売業	41,788	41,787	41,605
繊維、衣服、履物および革製品小売業	143,537	146,587	140,347
家電製品、家具および家庭用品小売業	57,633	58,318	56,067
その他の商品専門小売業	166,631	161,643	159,882
中古品小売業	4,041	4,963	5,384
無店舗小売業	12,925	15,545	15,270

資料:統計庁、卸小売業およびサービス業統計、各号

<従事者数>

小売業に従事する従事者数が最も多い小売業種は総合小売業業種で、2003年現在35万5,216名が同業種に従事している。その次はその他の商品専門業種、繊維・衣服・履物および革製品業種、無店舗業種の順に従事者数が多いことが明らかとなった。ここで一つ特徴を見ると、無店舗業種が売上高や事業者数ベースでは小売業全体に占める比率が低い、従事者数ベースで高いほうに属するということである。これは無店舗業種で人的販売を行う訪問販売業者の比率が高かったためであると推定される。

反面、中古品業種や医薬品・医療用器具および化粧品業種は、相対的に他の業種より従事者数が少ないことが明らかとなった。

<表 2-11> 小売業従事者数

(単位:名)

従事者数	2000	2002	2003
小売業;自動車を除く	1,533,179	1,618,919	1,537,153
総合小売業	337,661	352,140	355,216
食料品およびタバコ小売業	243,435	216,873	202,843
医薬品、医療用器具および化粧品小売業	103,913	100,879	94,979
繊維、衣服、履物および革製品小売業	250,403	251,435	240,715
家電製品、家具および家庭用品小売業	136,472	135,970	129,672
その他の商品専門小売業	331,242	315,046	301,586
中古品小売業	7697	8,820	9,294
無店舗小売業	122,356	237,756	202,848

資料:統計庁、卸小売業およびサービス業統計、各号

<建物延べ面積>

小売業全体の建物延べ面積の中で最も高い比率を占める業種は総合小売業で、2003年現在2,339万m²の面積を確保している。これは小売業全体に比べて約43.6%で、売場面積が広い大型小売店の大部分が総合小売業業種に属しているためである。

反面、中古品業種、無店舗業種、医薬品・医療用器具および化粧品業種が小売業全体の建物延べ面積に占める比率は、相対的にその他の業種より低いことが明らかとなった。

<表 2-12> 小売業の建物延べ面積

(単位:m²)

建物延べ面積	2000	2002	2003
小売業;自動車を除く	4,031,127	46,375,233	53,641,843
総合小売業	14,266,774	20,492,413	23,396,568
食料品およびタバコ小売業	4,350,552	3,523,856	4,412,892
医薬品、医療用器具および化粧品小売業	1,924,932	2,678,940	2,696,400
繊維、衣服、履物および革製品小売業	5,924,358	5,665,117	5,685,811
家電製品、家具および家庭用品小売業	3,561,616	4,220,261	5,390,322
その他の商品専門小売業	8,966,555	7,692,109	9,400,327
中古品小売業	379,424	475,530	507,194
無店舗小売業	936,915	1,627,012	2,152,326

資料:統計庁、卸小売業およびサービス業統計、各号

4. 小売業の業態別成長の推移

小売業業態は大きく店舗小売業と無店舗小売業に区分される。店舗小売業はまた、百貨店、スーパーマーケット、大型ディスカウントストア、コンビニエンスストア、その他の大型店、その他の小売店に細かく分類される。

百貨店は売場面積が 3,000m² 以上であり、多様な商品販売施設と消費者便益施設が設置された超大型総合小売業を意味する。スーパーマーケットは売場面積が 165～3,000m² であり、単一経営体制の下で食料品を主とした各種商品を総合的に小売する業態を意味する。大型ディスカウントストアは百貨店と同様に売場面積が 3,000m² 以上であり、常時価格破壊型で運営する業態である。その他の大型店は売場面積が 3,000m² 以上であり、百貨店や大型ディスカウントストアでない大型小売店を意味する。コンビニエンスストアは売場面積に関する基準はないが、小規模で 24 時間営業、年中無休で運営し、食料品中心の対面販売方式を採っている業態である。その他の小売店は店舗小売店の中で上記業態を除く在来市場、商店街等の小売店を意味する。

一方、無店舗販売店は電子商取引およびその他通信販売等、売場を開設せずに各種の特定商品または総合商品を販売するテレビホームショッピング、インターネットショッピング、ネットワーク販売業等を意味する。

<表 2-13> 小売業態別分類の定義

分類		主な特徴	売場面積
店舗小売店	百貨店	多様な商品販売施設と消費者便益施設が設置された超大型総合小売店	3,000m ² 以上
	スーパーマーケット	単一経営体制の下で食料品を主とした各種商品を総合的に小売する売場	165～3,000m ² 未満
	大型ディスカウントストア	常時価格破壊型で運営	3,000m ² 以上
	コンビニエンスストア	24 時間営業、年中無休で食料品中心の対面販売方式で運営する小規模店舗	—
	その他の大型店	百貨店、大型ディスカウントストアを除いた売場面積 3,000m ² 以上の大型小売店	3,000m ² 以上
	その他の小売店	店舗小売店のうち上記業態を除いた在来市場、商店街等	—
無店舗小売店		電子商取引およびその他通信販売等売場(店舗)を開設せずに各種の特定商品または総合商品を販売 例) テレビホームショッピング、インターネットショッピング、ネットワーク販売	—

小売業態別販売額の推移を見る前に、韓国で流通市場が開放された1996年以降10年の間に各小売業態店舗数がどのように変化したのか見てみよう。過去10年の間、ディスカウントストア、コンビニエンスストア、無店舗販売業の店舗数は急速に増えた反面、百貨店と零細小売業者の店舗数は減少した。

<表 2-14> 小売業態別店舗数の推移

(単位:個所)

	1996年	2004年
百貨店	109	96
ディスカウントストア	28	275
コンビニエンスストア	1,885	8,247
無店舗業者数	11,579	15,270(2003年)
零細小売業者数(4人以下)	705,916	625,986(2003年)

資料:各協会および統計庁

小売業態別に販売額の推移を見ると、まず百貨店の場合は2002年まで増加したが2003年以降引き続き減少する傾向にある。スーパーマーケットも、やはり2001年以降販売額は減少する傾向を示している。

これに比べて、大型ディスカウントストアは2004年の販売額指数が176.8を記録して、2000年(指数=100)と比較すると、速い速度で売上高が増加した。最近も販売額が引き続き増えている。コンビニエンスストアも、やはり2004年現在販売額指数が247.6を記録して、小売業態の中で最も速い速度で売上が伸びている。特に2001年以降、前年比増加率が2桁の数を維持する急速な増加傾向を示している。無店舗販売も、やはり2004年の販売額指数が170.0を記録して、大型ディスカウントストアと似た水準の増加傾向を示している。しかし2003年以降、多少増加速度が停滞する現象が現れている。

以上のように小売業態が急速に伸びているのに比べて、在来市場および中小小売業に代表されるその他の小売店は、2004年の販売額指数が94.9を記録して、基準年である2000年と比較すると、売上高が減少したことが明らかになっている。主に小規模小売店で運営されるスーパーマーケットも、やはり2004年の販売額指数が89.8を記録していて、その他の小売店と併せて売上減少が顕著なことが分かる。

<表 2-15> 小売業態別販売額指数の推移

(単位:%)

区分	2001		2002		2003		2004	
		増減率		増減率		増減率		増減率
百貨店	105.4	5.4	110.1	4.7	103.4	-6.7	95.1	-8.0
スーパー マーケット	96.7	-3.3	95.8	-0.9	96.6	0.8	89.8	-7.0
大型 ディスカウント ストア	126.8	26.8	153.8	27	167.1	13.3	176.8	5.8
コンビニエンス ストア	142.6	42.6	195.8	53.2	239.2	43.4	247.6	3.5
その他の大型店	110.4	10.4	125.2	14.8	109.8	-15.4	89.9	-18.1
無店舗販売	141.4	41.4	179.6	38.2	171.9	-7.7	170.0	-1.1
その他の小売店	98.8	-1.2	100.1	1.3	91.6	-8.5	94.9	-1.7

資料:統計庁、卸小売業販売額指数、2005年2月

注 :不変指数、2000=100

5. 小売業の商品群別成長の推移

小売業で取り扱う消費財は耐久材、準耐久材、非耐久財に分類することができる。ここで耐久材というのは、1年以上長期的に使用可能かつ比較的高価な製品で、例えば、乗用車、家電製品、家具等がこれに該当する。準耐久材というのは、1年以上3年未満使用可能かつ比較的低価格の製品で、例えば、衣服、履物、カバン、厨房用品等が該当する。非耐久財というのは、1年未満の使用で消耗する比較的低価格の製品で、食料品およびタバコ、医薬品、医療用品および化粧品等を例にあげることができる。

<表 2-16> 消費財商品群分類の定義

分類	定義
耐久材	1年以上長期的に使用可能かつ比較的高価な製品で、乗用車、家電製品、家具等
準耐久材	1年以上3年未満使用が可能であっても、比較的低価格の製品で、衣服、履物、カバン、厨房用品等
非耐久財	1年未満の使用で消耗したり、比較的低価格の製品で、食料品およびタバコ、医薬品、医療用品および化粧品、燃料等

資料:統計庁、消費財商品群分類定義参照

消費財商品群別販売額の推移を見ると、耐久材の場合、2002年には前年比13.5%の販売額増加を示したが、以降は引続き減少した。これは比較的高価格製品である耐久材の場合、景気変動に敏感な影響を受けるが、最近の景気低迷による消費沈滞と密接な関係があることが分かる。

準耐久材も、やはり2002年と比較すると2003年の販売額が減少し、2004年にも販売額が小幅増加にとどまった。これに比べて、生活必需品的性格の強い非耐久財は、2003にも前年比販売額が増加したが、2004年には販売額が減る現象が現れている。

<表 2-17> 消費財商品群別販売の推移

(単位:%)

	2002	2003	2004
耐久材	13.5	-8.9	-4.7
準耐久材	7.0	-4.7	0.6
非耐久財	6.9	1.5	-1.8

資料:統計庁、卸小売業販売額指数、2005年3月

注:不変価格指数の前年同期(月)比

第3節 価格変動状況

現在韓国で作成されている物価指数としては、生産者物価指数、消費者物価指数、輸出入物価指数、農村物価指数等がある。

生産者物価指数は、国内市場の第1次取引段階で企業相互に取引される商品の平均的な価格変動を測定するための指標である。消費者物価指数は、消費者が消費生活のために購入する財貨の価格とサービス料金の変動を測定する。輸出入物価指数は、輸出入商品の価格動向を把握し、その価格変動が国内の物価に及ぼす影響を測定するために作成される。最後に農村物価指数は、農家が生産した農産物の販売価格とそれらの消費生活と営農に必用な財貨およびサービスの購入価格を調査して作成される。

流通に関連する重要な物価指数は消費者物価指数と生産者物価指数で、ここではこの2種類の指数についてのみ記述することにする。消費者物価は統計庁で、生産者物価は韓国銀行で毎月調査して発表している。物価指数は特定年度を基準として騰落幅を算定し、5年に1度ずつ基準年度を変える。現在は2000年度が基準年度なので、それ以降の価格変動状況を扱うこととする。

1. 消費者物価指数

(1) 基本分類消費者物価指数

消費者物価指数は家計消費生活で発生する費用の変動のうち価格変動のみを対象にするという点の特徴である。韓国の消費者物価指数は都市世帯の物価水準を測定するものであり、農家および漁村は調査対象から除外される。

<表 2-18> 基本分類消費者物価指数(2000=100)

統計資料:基本分類消費者物価指数(2000=100)						
全都市(2000=100)	加重値	2000	2001	2002	2003	2004
総指数	1000	100	104.1	106.9	110.7	114.7
食料品	271.2	100	103.5	107.7	112.4	119.5
住居費	156.4	100	103.9	109.2	113.2	115.8
光熱・水道	58	100	111.1	107.1	113.1	119.4
家具什器・家事用品	37.1	100	102.4	104	106.7	108.4
被覆および履物	56.5	100	103.1	106.3	110.1	110.5
保健医療	43.9	100	112.3	111.4	114.1	115.8
教育	114.6	100	104.4	110.3	116.8	122.9
教養娯楽	53.6	100	99.7	100	100	100.3
交通・通信	159.3	100	102	101.4	102.7	105.1
その他雑費	49.4	100	105.5	112.2	114.9	115.5
食料品以外	728.8	100	104.3	106.7	110.1	112.9

2000年基準で2004年まで最も急激な騰勢を示した細部項目は教育部門で、22.9%上がって物価上昇に大きな影響を及ぼした。これは、他のサービス部門である教養娯楽、医療費等と比較してみても急激な上昇で、教育費が家計に大きな負担となっていることが分かる。

加重値が最も高い食料品の場合、平均物価上昇率の14.7%より4.8ポイントさらに上昇し、4年間最も低い上昇率を示した項目は教養娯楽部門で0.3%程度上昇した。それ以外に家具什器・家事用品、被覆および履物、交通、通信費等は平均物価上昇率の14.7%より低い上昇率を記録した反面、食料品、住居費、光熱・水道、保健医療、教育費、その他雑費は平均より高い上昇率を記録した。

物価指数の前年比上昇率を%で現わす場合、<表 2-19>で示された通りである。2004年の消費者物価指数は114.7(2000=100)で、2003年と比べて3.6%上昇した。経済成長率と比較する場合、2003年のGDP成長率が3.1%なので、物価上昇率がGDP成長率を超過したことが分かる。

<表 2-19> 基本分類指数の前年比および指数

(2000=100, %)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
指数	97.791	100.0	104.1	106.9	110.7	114.7
(前年比)	0.8	2.3	4.1	2.7	3.6	3.6

(2)品目別価格動向

2003 年度と比べた 2004 年度主要騰落品目別物価上昇率を見ると、食料品の場合リンゴが 44.7%、ミカンが 34%、スイカが 29.3%等で、主に果実類が大幅な上昇を記録した。反面、白菜やネギ、タマネギのような野菜類は大幅に下落した。

最近、韓国の最も大きな悩みは、国際石油価格の引き続き上昇である。韓国のエネルギー経済研究院によると、原油が 5 ドル上昇する場合経済成長率は 0.19%低下し、消費者物価指数は 0.681%程度上昇することが明らかとなった。過去数年の間の国際原油価格上昇により、石油類に関連する製品の場合、大幅な物価上昇を示している。光熱、水道で灯油が 18.0%上昇し、交通部門で LPG が 18.9%上昇し、軽油が 16.6%上昇して原油価格が物価上昇に大きな影響を及ぼしたことが分かる。

工業生産物の物価指数は平均上昇率と似た程度で上昇するか、でなければむしろ下落した場合も現れた。これは国内景気の不況が深まり、製造業中心に価格下落が持続したことが分かる。

<表 2-20> 2003 年と比べた 2004 年の主要騰落品目

(単位%、資料は 2004 年基準)

	前年比	2003 年と比べた 2004 年の主要騰落品目
食料品	6.3	リンゴ(44.7)、ミカン(34.0)、スイカ(30.8)、ナシ(29.3)、卵(26.9)、豚肉(25.9)、ハンバーガー(13.6)、韓牛牛肉(5.7)、白菜(-24.0)、ネギ(-23.5)、タマネギ(-18.3)、スケトウダラ(-9.9)
住居費	2.3	PVC 窓枠(13.2)、共同住宅管理費(6.2)、賃貸費(2.0)
光熱・水道	5.6	灯油(18.0)、下水道料(14.0)、都市ガス(3.2)、電気料金(-2.6)
家具什器および家事用品	1.6	家事補助賃料(8.5)、ベッド(6.0)、保育施設利用料(5.6)、浄水器(-11.4)、洗濯機(-10.2)、エアコン(-5.1)
被覆および履物	0.4	児童靴(10.6)、男子靴(7.4)、児童服(7.1)、男子スーツ(-13.0)、女子ズボン(-8.6)、ジャンパー(-3.5)
保健医療	1.5	鎮痛剤(一般:4.3)、入院室料(2.7)、処置および手術料(2.7)、牛黄清心丸(-2.8)、消炎鎮痛剤(一般:-2.1)
教育	5.2	納入金(国公立大:11.2、大学院:8.3、幼稚園:8.2、私立大:中高校:4.7)、予備校・塾費(総合:4.6)
教養娯楽	0.3	団体旅行費(海外:8.2)、ピアノ(6.2)、テコンドー教室費(4.5)、テレビ(-14.1)、コンピュータ本体(-5.3)、団体旅行費(国内:-2.6)
交通・通信	2.3	LPG(自動車用:18.9)、軽油(16.6)、電車賃(12.5)、市内バス料金(学生:8.0、一般:6.7)、ガソリン(5.3)、中型乗用車(-3.6)、大型乗用車(-3.3)、移動電話料(-1.7)
その他雑費	0.5	金の指輪(9.5)、紙おむつ(4.7)

前年比価格が上昇した品目と下落した品目を変動幅順に整理すると、次の通りである。

◆ 上昇(%)

リンゴ(44.7)、ミカン(34.0)、スイカ(30.8)、鶏肉(30.1)、卵(26.9)、豚肉(25.9)、灯油(18.0)、納入金(幼稚園:8.2、私立大:6.7、中高校:4.7)、市内バス料金(一般:6.7)、韓牛牛肉(5.7)、ガソリン(5.3)、予備校・塾費(総合:4.6%)、都市ガス(3.2)

◆ 下落(%)

白菜(-24.0)、ネギ(-23.5)、タマネギ(-18.3)、スケトウダラ(-9.9)、カボチャ(-7.8)、ダイコン(-6.2)、サンチュ(-5.9)、ローション(-3.9)、LM通話料(-3.4)、タチウオ(-3.3)、電気料金(-2.6)、移動電話料(-1.7)

2. 生産者物価

(1) 基本分類生産者物価指数

生産者物価指数は企業間取引される財貨およびサービスの価格水準の変動を測定する統計であり、需給状況の把握、景気動向判断指標およびデフレーター等に利用される。商品とサービスの価格動向は月1回調査され、農林水産物は変動が頻繁なので月3回調査される。調査対象品目は個別品目の国内取引額が商品の場合、母集団取引額の1/10,000以上、サービスの場合1/2,000以上の取引比率を有し、同種品目の価格変動を代表することのできる品目から調査対象品目を選定して調査する。

2004年の生産者物価は年平均6.1%上昇して、通貨危機以降最も高い騰勢を記録した。これは、農林水産物価格が大幅に上昇したうえに、国際石油価格およびその他の原資材価格の上昇等の影響により工業生産物価格も大きく上がったためである。品目別に見ると、農林水産物価格は果実類および畜産物価格が急騰したうえに、水産食品価格も漁獲量減少等により大幅に上がり、年平均12.1%上昇した。

工業生産物価格は原油高により石油製品と化学製品価格が高い騰勢を示したうえに、その他の原資材価格の上昇等により金属1次製品、組立金属製品価格が急騰したことにより年平均7.5%上昇した。

電力・水道および都市ガス料金は、電力料金が下落し2003年と比べて騰勢が鈍化した。

サービス価格は無線通信等の通信料金等が引き下げられ、不動産賃貸料も騰勢が鈍化した。原油高と輸出入物流の増加等により海上貨物運賃が大きく上がり、建築設計監理費等専門サービスと金融サービス手数料の騰勢が拡大することにより年平均2.8%上昇した。

<表 2-21> 基本分類別生産者物価指数(2000=100)

統計資料:基本分類別生産者物価指数(2000=100)						
生産者物価指数 (2000=100)	加重値	2000	2001	2002	2003	2004
総指数	1000	100	99.5	99.2	101.4	107.6
商品	705.8	100	98.9	97.7	99.7	107.2
農林水産物	49	100	103.7	106.3	112.4	126
鉱山物	2.5	100	101.2	109.1	110.8	119.2
工業生産物	613.4	100	97.9	96.4	98.1	105.5
電力・水道および都市ガス	40.9	100	108.4	104.9	108	109
サービス	294.1	100	101	103.1	105.5	108.5

第4節 物流業

1. 国家物流費および企業物流費の状況

国家物流費は2002年の国家物流費から新たな基準によって算定されている。新基準により推定したところによると、2002年現在、国家物流費は87兆320億ウォン(旧基準によると72兆7,610億ウォン)と推定され、2001年の80兆7,920億ウォン(旧基準では67兆4,560億ウォン)より7.7%増加し、GDP比で12.72%を占めた。¹²⁾ 国家物流費は2000年以降引き続き増加傾向にあり、3年間に約8.25%増加し、旧基準を適用しても国家物流費は増加傾向にあることが明らかとなった(〈表2-22〉参照)。

〈表2-22〉 国家物流費の推移(国際貨物輸送費を除く)

(単位:十億ウォン、%)

区 分		2000	2001	2002
国家物流費	金額	77,119	80,792	87,032
	対GDP比率	13.33	12.99	12.72
GDP		578,665	622,123	684,264

2002年度の機能別国家物流費構成を見ると、輸送費が63兆ウォンで総物流費の72.7%を占めており、在庫維持管理費が18兆ウォンで20.4%、包装費が1兆8,170億ウォンを占めた(〈表2-23〉参照)。

2002年度の機能別国家物流費の推移を見ると、2001年に比べて在庫維持管理費、物流情報費、一般管理費は減少した。反面、輸送費、包装費、荷役費は増加した。輸送費は前年比19.45%増加し、在庫維持管理費は4.94%減少した。包装費と荷役費は前年比それぞれ1.54%、11.78%増加した。物流情報費は前年比32.97%減少し、一般管理費も前年比38.26%減少した。しかし国家物流費に占める比率は大きくない項目である。

¹²⁾ イ・ジェミン、ソ・サンボム、『2002 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2004

<表 2-23> 機能別国家物流費の構成(国際貨物輸送費を除く)

(単位:十億ウォン、%)

区分	輸送費	在庫維持 管理費	包装費	荷役費	物流情報費	一般管理費	合計
2000	49,909	19,803	1,644	1,144	2,359	2,260	77,119
比率	64.72	25.68	2.13	1.48	3.06	2.93	100
2001	55,016	18,353	1,741	1,140	2,297	2,245	80,792
比率	68.10	22.72	2.16	1.41	2.84	2.78	100
2002	63,265	17,793	1,817	1,348	1,393	1,415	87,032
比率	72.69	20.44	2.09	1.55	1.60	1.63	100

資料:イ・ジェミン、ソ・サンボム、『2002 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2004

一方、売上高と比べた企業物流費の比率を見ると、2004 年に 9.9%で 2001 年に比べて 1%以上減少したことが明らかとなり、99 年の 12.5%と比べると大きく減少した。しかし、韓国企業の物流費比率は米国や日本と比べると相変わらず高い。企業物流費に占める機能別物流費を見ると、やはり輸送費が総物流費の 52.7%で最も高い比率を占め、在庫維持費 33.2%、包装費 6.1%、荷役費 4.4%、流通加工費 1.4%、物流情報費 2.2%の順であった。¹³⁾

2. 物流効率化指標の状況

物流産業の効率性を現わす指標である単位物流費を見ると、2002 年の単位物流費は 56,196/トンであり、そのうち輸送費が最も多い 38,823 ウォン/トンを占めている(<表 2-24>参照)。2002 年の単位物流費は 2001 年に比べて約 4.40%増加した。部門別に見ると、輸送と荷役を除けば他の部門はすべて減少した。特に輸送部門で輸送実績増加率(3.58%)に比べて輸送費増加率(19.45%)が非常に高く、全体的な単位物流費が増加している。¹⁴⁾¹⁵⁾

¹³⁾ 大韓商工会議所、『2004 企業物流費実態調査』、2004. 11. 12

¹⁴⁾ 建設交通統計年報のトン基準、トン-km 基準輸送実績がすべての部門別に発表されなかった。それで交通開発研究院の輸送実績(物流)資料を利用したが、2001 と 2002 に関する結果のみ存在し、該当年度のみ算定した。

¹⁵⁾ 単位物流費は 1 箱 [訳注: トン?] の貨物を処理するのに伴う経済的費用と定義したもので、機能別物流費を全貨物輸送実績に分けた数値である。

<表 2-24> 単位物流費の構成

(単位:ウォン/トン、%)

区分	輸送費	在庫維持 管理費	包装費	荷役費	物流情報費	一般管理費	合計
2001	33,779	14,345	1,035	694	2,611	1,367	53,830
比率	62.7	26.6	1.9	1.3	4.9	2.5	100
2002	38,823	13,121	1,011	746	1,684	812	56,196
比率	69.1	23.3	1.8	1.3	3.0	1.4	100

資料:イ・ジェミン、ソ・サンボム、『2002 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2004

また、輸送部門の効率化指標の単位(トン-キロ当たり)輸送費を見ると、約 492 ウォンであり、海上と鉄道輸送が比較的低く、道路輸送の輸送費が最も高い。輸送費削減のためには、大量輸送体系を構築し鉄道と海運等による輸送手段の転換を推進し、第三者物流利用率を高める必要がある。¹⁶⁾

2002 年には 2001 年と比べて約 9.63%増加し、部門別に見ると、水上貨物輸送を除いたすべての部門で増加している。特に営業用道路輸送の単位輸送費増加率が 10.76%で最も高かった。これは 2000 年代に入り持続した規制緩和によって、営業用道路運送車両台数が増加し輸送費が 26.08%増加した反面、1 台当たりの物流は 13.82%増加することどまったためである。

<表 2-25> 単位輸送費の構成

(単位:ウォン/トンキロ、%)

区分	道路輸送費			鉄道	海運	航空	合計
	営業用	非営業用	小計				
2001	481.5	1017.3	825.3	55.1	16.5	193.3	448.6
2002	533.3	1070.2	875.9	59.5	15.2	206.0	491.8
増加率	10.76	5.19	6.14	8.02	-7.78	6.56	9.63

資料:イ・ジェミン、ソ・サンボム、『2002 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2004

¹⁶⁾ 単位輸送費(トン-km 基準)は 1 トンの貨物を 1 km 輸送するのに必要な経済学的費用と定義され、部門別輸送費を部門別貨物輸送実績(トン-km 基準)に分けた値である。

3. 貨物運送の状況

韓国の貨物輸送物量は1990年度の3億3,714万トンから2001年度に7億2,182万トンに増加した。輸送手段別に見ると、空路手段が2.49倍増加し航空手段は2.36倍、海運手段は2.20倍増加した。しかし鉄道手段は0.78倍減少した(<表2-26>参照)。

国内貨物輸送実績を見ると、2001年の約15億2,900万トンから2002年に約15億8,400万トンに約3.58%増加した。¹⁷⁾非営業用道路貨物と航空がそれぞれ12.86%、19.61%の増加率を示して、輸送実績の増加を主導していることが分かる。鉄道貨物は約4,600万トンで約1.55%増加し、水上貨物は約0.83%の増加にとどまった。反面、営業用道路貨物は前年比8.02%減少した。

輸送手段別貨物取扱トン数の変化に基づいてみると、貨物運送に占める道路の比率が約88.13%に達している(<表2-27>参照)。このうち非営業用が営業用に比べて、並はずれて高い比率を占めている。トン基準の貨物運送が極めて道路に偏重していることが分かる。特に鉄道、海運、航空運送実績は非常に低くて、輸送手段別不均衡が深刻な状態にある。

<表2-26> 国内貨物輸送実績(トン基準)

(単位:千トン、%)

区分	道路			鉄道	海運	航空	合計
	営業用	非営業用	小計				
2000 ¹⁾	496,174	N/A	N/A	42,081	123,693	393	N/A
2001 ²⁾	574,179	768,854	1,343,033	45,182	140,544	362	1,529,121
	(37.55)	(50.28)	(87.83)	(2.95)	(9.19)	(0.02)	(100.00)
2002 ²⁾	528,128	867,691	1,395,819	45,881	141,706	433	1,583,839
	(33.34)	(54.78)	(88.13)	(2.90)	(8.95)	(0.03)	(100.00)
増加率 ³⁾	-8.02	12.86	3.93	1.55	0.83	19.61	3.58

資料:シン・ドンソン、『2001 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2003;イ・ジェミン、ソ・サンボム、『2002 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2004

注 :1)シン・ドンソン、『2001 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2003

2)イ・ジェミン、ソ・サンボム、『2002 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2004;()内は全体と比べた比率

3)増加率は2001年と比べた2002年の増加率である。

2002年のトン-km基準輸送実績を見ると、全体と比べて約55%を道路が占めており、海運35%、鉄道が10%を占めている。トン基準の輸送実績と比較してみると、水上と鉄道輸送が長距離中心

¹⁷⁾ 国内貨物輸送実績は、輸送トンと輸送トン-kmを基準にして、輸送手段別に道路、鉄道、海運、航空別に区分することができる。そのうち道路は営業用と非営業用に再区分することができる。

で、道路輸送が短距離中心であるということが分かる。トン基準実績と別にすべての輸送手段で前年に比べて輸送実績が増加したが、これは貨物輸送距離が増加していることを示すものである。

部門別に見ると、道路貨物全体の輸送実績は前年比約 12.75%増加したが、営業用は約 13.82%、非営業用は 12.15%増加した。鉄道が 2.79%、海運は 4.74%、航空が 1.32%増加し、全体的に 8.77%増加した。

< 表 2-27 > 国内貨物輸送実績(トン-km 基準)

(単位:百万トン-km、%)

区分	道路			鉄道	海運	航空	合計
	営業用	非営業用	小計				
2000 ¹⁾	11,421	N/A	N/A	10,803	38,298	167	N/A
2001 ²⁾	18,959	33,930	52,890	10,491	36,443	168	99,991
	(18.96)	(33.93)	(52.89)	(10.49)	(36.45)	(0.17)	(100.00)
2002 ²⁾	21,581	38,053	52,890	10,784	38,171	170	108,759
	(19.84)	(34.99)	(54.83)	(9.92)	(35.10)	(0.16)	(100.00)
増加率 ³⁾	13.82	12.15	12.75	2.79	4.74	1.32	8.77

資料:シン・ドンソン、『2001 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2003;イ・ジェミン、ソ・サンボム、『2002 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2004

注 :1)シン・ドンソン、『2001 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2003

2)イ・ジェミン、ソ・サンボム、『2002 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2004; ()内は全体と比べた比率

3)増加率は 2001 年と比べた 2002 年の増加率である。

輸送手段別単位貨物当たり輸送距離の変化を見ると、1990 年代に韓国の道路輸送手段の輸送距離は減少した。これは経済的な輸送範囲が減少して、輸送部門で非効率化が発生したことを現わしている。貨物自動車が大部分である韓国の状況を考慮すると、道路輸送手段の貨物 1 トン当たり平均輸送距離の減少は、貨物自動車の単位積載貨物の平均輸送距離の減少に直結するものである。¹⁸⁾

以上で見た通り、物流産業は欧米先進国と日本に比べて、国家物流費および企業物流費の比率が高く、それが競争力強化の障害要因になっている。そして貨物輸送全体に占める陸上輸送の比率が海運および航空輸送に比べて非常に高い。特にその中でも道路輸送に過度に依存している。陸上輸送に占める道路輸送の高い比率が、物流費全体の削減を阻害する障害要因として作用しているのである。

18) ハ・ホング、ク・ギョンモ、『わが国の物流産業の発展方策の研究』、交通開発研究院、2003

4. 物流付加価値の推定

物流産業の付加価値とは、物流産業が实际的にまたは潜在的に国民経済の循環で国民所得に寄与する程度を測定する尺度と定義することができる。¹⁹⁾すなわち、物流産業である輸送、保管および倉庫、荷役、包装、物流情報と一般管理部門の国家物流費から中間費用を除いたもので、物流活動の付加価値を算定し、これらが GDP 全体に占める比率を計算して物流産業の活性化の程度を把握することができる。こうした定義により、その付加価値および比率を推定してみると、〈表 2-28〉の通りである。

〈表 2-28〉物流付加価値および物流費と比べた付加価値比率の推移

(単位:%)

区分	輸送		在庫維持管理	包装	荷役	物流情報	一般管理	付加価値(A)	付加価値(B)
	国内	国内+国際							
2000	32,929	36,173	6,176	484	787	752	1,173	42,302 (7.31)	45,545 (7.87)
比率 ³⁾	65.98	54.06	31.19	29.42	68.84	31.87	51.92	54.85	48.39
2001	36,088	39,120	6,186	496	756	735	1,209	45,471 (7.31)	48,502 (7.80)
比率 ³⁾	65.60	53.30	33.71	28.46	66.36	32.01	53.86	56.28	48.91
2002	40,271	43,464	6,186	523	872	437	706	48,995 (7.16)	52,188 (7.63)
比率 ³⁾	63.65	52.25	34.76	28.79	64.66	31.38	49.92	56.30	48.80

資料:イ・ジェミン、ソ・サンボム、『2002 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2004

注 :1)付加価値総計(A)は国内輸送のみ含む値、付加価値総計(B)は国際輸送まで含む値

2) ()内の数値は GDP と比べた比率

3)物流費と比べて付加価値の比率である。

国際輸送費を除いた物流活動の付加価値は、2002 年現在 48 兆 9,950 億ウォンで GDP の 7.16%に達し、前年比 9.82%増加した。国際輸送費を含めるとその付加価値は 52 兆 1,880 億ウォンで、前年比 9.79%増加した。

また物流費と比べて付加価値の比率は、国際輸送費を除くと 56.3%で、物流費全体の半分以上が付加価値であり、国際輸送費を含むと 48.8%を占める。全体的に見ると、物流費で付加価値が

¹⁹⁾ GDP に算定される物流産業の付加価値の構成要素としては、人件費、経常利潤、租税公課金、純金融費用、減価償却費、賃借料等があるが、これらは国民経済循環で経済活動の 3 主体である政府、企業、家計の要素所得に該当する(イ・ジェミン、ソ・サンボム、『2002 国家物流費の算定および推移の分析』、交通開発研究院、2004)

占める比率が増加していることが分かる。

5. 業種別売上高および業者数の状況²⁰⁾

統計庁の運輸業統計調査報告書によると、2002年に国内に登録されている物流事業者の数は計145,102に達する。このうち会社法人の数は7,526で、その他の法人は73に過ぎず、物流企業の大部分が個人所有の零細な構造で運営されている。こうした現象は規制緩和以降いっそう深刻化し、毎年物流業に新規進出する業者の数は1999年から2002年にかけて平均2万余りに達するが、法人の形態を備えた企業はこのうち5%にも満たない水準であった²¹⁾。

分類別では貨物輸送業が131,051、物流施設運営業が1,237、物流サービス業が11,577で、貨物輸送業の比率が90%以上を占めていることが明らかとなった。しかし、売上高比率は85.3%にとどまり、物流施設運営業、物流サービス業に比べて、企業当たり売上面で相対的に劣悪な構造である。特に貨物輸送業の売上高の比率は、1999年の87.8%から2002年に85.3%まで減少しているが、業種別業者数の面で年平均21.3%ずつ増加していることが分かる。すなわち、規制緩和により市場に新規参入した業者数は急激に増加しているが、相対的に市場規模は大きくならずにおり、市場内で競争が深化していると類推することができる。

<表 2-29> 業種別売上高の推移

(単位:十億ウォン)

区分	1999	2000	2001	2002	増減率 ¹⁾
貨物輸送業	32,816 (87.8%)	36,350 (87.1%)	39,450 (87.1%)	41,085 (85.3%)	7.78%
物流施設運営業	2,231 (6.0%)	2,603 (6.2%)	2,754 (6.1%)	3,212 (6.7%)	12.93%
物流サービス業	2,345 (6.3%)	2,778 (6.7%)	3,067 (6.8%)	3,863 (8.0%)	18.11%
物流業全体	37,391	41,730	45,271	48,161	8.80%

資料:ソ・サンボム、キム・テスン、キム・ヨンジン、『物流産業の競争力強化のための総合物流業活性化方策』、交通開発研究院、2004

注 :1) 1999年の増減率であり、複利計算方式で求めた値である($\sqrt[3]{41085/32816}-1$)。

貨物輸送業者のうち、会社法人の数は1999年の1,936から2002年は約3,399に急激に増え

²⁰⁾ ソ・サンボム、キム・テスン、キム・ヨンジン、『物流産業の競争力強化のための総合物流業活性化方策』、交通開発研究院、2004

²¹⁾ 会社法人の数は1999年3,442、2000年3,521、2001年4,551(5,796)、2002年5,389(7,526) - 括弧内は貨物自動車運送幹旋業を含む(2001年から)。

たが、相変わらず私企業の形態が全体の 97.4%を占めて、3 種類の大分類中構造的に最も劣悪な分野である。

運送関連サービス業は総事業者数 12,814 のうち会社法人 3,859 (30%) で運送業に比べて構造的形態を備えた会社法人の比率が高い。1999 年以降の増加の推移は、物流サービス業 (6.5%、貨物輸送幹旋業を含むと 78.9%) は全般的に緩慢な増加傾向を示した反面、物流施設運営業は若干減少 (-1.5%) する傾向を示し、貨物輸送業とは対照をなした。

業者規模別変化を見るために、物流業の規模に従事者数により小型企業 (100 人未満)、中型企業 (100 人以上～500 人未満)、大型企業 (500 人以上) に分けて業者数の推移を見ると、次の通りである。

貨物輸送業の場合、1999～2002 年にかけて、小型企業と中型企業の数はそれぞれ年平均 21.3%と 12.9%の増加傾向を示したが、大型企業はむしろ毎年 12.1%ずつ減少する現象を示している。2000 年の規制緩和政策以降、貨物輸送業分野の大型企業が倒産または M&A されたり、いくつかの中小型企业に分離する現象が発生したものと推定される。主な原因として、業者数の増加による競争の深化を上げることができる。

物流施設運営業分野は、全般的に業者数が減少する過程にあっても、中型企業の場合小さな規模であるが業者数が増加する現象を示した。

一方、物流サービス業は全体的には若干上昇する傾向を示しているが、これは貨物自動車輸送幹旋業と複合輸送幹旋業における急激な業者数の増加が主な原因として作用したものと考えられる。これらを除いた他の業種は全般的に安定傾向を示している。

物流サービス業のうち幹旋業に関する統計は、運輸業統計調査報告書の資料が 2000 年以前には存在しないので、もう少し長期的な変化の推移を見るために、該当業の協会を中心に追加資料を収集した。貨物自動車輸送幹旋協会の内部資料で提示した貨物自動車幹旋業の業者数統計は 2002 年に 12,555 で、統計庁で提示している 10,107 に比べて約 2,500 程度の差を示しており、1995 年以降年平均 8.3%の継続する増加傾向を示している。

<表 2-30> 貨物自動車輸送幹旋業業者数の推移

(単位: 個所)

区分	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02
一般貨物	4,367	4,808	5,119	5,124	5,417	5,805	6,568	6,978
引越貨物	2,570	2,990	3,456	3,742	4,336	4,715	5,012	5,588
計	6,937	7,798	8,575	8,866	9,753	10,520	11,710	12,555

資料: 貨物自動車輸送幹旋業協会内部資料

複合輸送幹旋業協会の内部資料で提示された複合輸送幹旋業業者数の統計も、やはり 2002 年に 1,909 で、統計庁が提示した 1,282 と大きな差を示しており、年平均 32%の急激な増加傾向を示している。

<表 2-31> 複合輸送幹旋業業者数の推移

(単位:個所)

区分	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02
登録業者数	361	736	907	1204	1,481	1,690	1,909
増減状況		375	171	297	277	270	220

資料:複合輸送幹旋協会内部資料

以上で見た通り、わが国物流産業の構造は業種面で 1999 年以降貨物輸送業(特に道路貨物輸送業)と幹旋業を中心に急激に増加しており、規模面では小型企業の増加傾向が最も目立つ。しかし同期間、市場規模は業者数の成長速度に及ばず、個別企業の収益構造は次第に悪化する傾向を示している。したがって、物流産業の構造的側面で本研究を通して改善すべき課題の一つとして、物流産業の構造的革新の問題がぜひ扱われなければならないであろう。

6. 物流業の基礎統計

次の<表 2-32>は特殊分類による物流産業の基礎統計である。ただし、物流装備製造業は除いた。広義の物流産業には物流装備製造業も含めなければならないが、サービス産業の特性を維持するために統計から除外した。

<表 2-32> 物流産業分類別

	年度	企業数 (個所)	従業者数 (名)	装備台数および 倉庫数	運輸収入 (百万ウォン)	運輸費用 (百万ウォン)	付加価値 (百万ウォン)	有形固定資産 (百万ウォン)
貨物運輸業								
陸上貨物および パイプライン 運輸業	2000	98,253	257,186	210,425	11,523,894	10,805,303	6,727,600	30,811,437
	2001	122,812	314,738	262,700	13,736,316	12,562,639	8,382,173	38,111,194
	2002	130,718	341,556	286,171	16,162,266	15,001,832	9,386,567	38,036,377
	2003	145,532	375,011	318,240	18,171,370	17,030,209	10,416,211	42,562,341
海上貨物 運輸業	2000	258	19,799	1,173	17,312,602	15,982,043	3,459,178	14,096,948
	2001	272	19,686	1,259	17,921,746	16,688,419	3,642,850	13,667,242
	2002	234	17,015	1,130	16,136,187	15,878,640	2,675,573	12,092,757

	2003	238	16,778	1,203	17,353,754	16,131,703	3,649,131	10,964,770
航空貨物 運輸業	2000	7	18,512	190	7,312,740	7,160,619	2,828,562	9,499,679
	2001	7	19,809	201	7,581,672	7,786,566	2,820,151	10,478,188
	2002	8	19,360	212	8,552,561	8,088,949	3,551,011	9,561,921
	2003	8	19,247	211	8,440,795	8,088,301	3,336,497	12,932,216
小包送達業 ¹⁾	2000	3,571	20,024	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2001	2,589	16,267	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2002	1,886	11,531	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2003	1,744	9,014	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
物流施設運営業								
倉庫業	2000	1,224	12,223	14,188	732,115	629,723	516,955	2,070,503
	2001	1,200	11,254	14,202	739,418	625,794	535,400	2,125,989
	2002	1,211	12,296	15,360	792,155	629,798	590,881	2,145,021
	2003	1,206	12,165	14,523	904,041	739,285	680,604	2,477,910
貨物ターミナル 運営業	2000	279	17,852	N/A	64,259	43,984	43,543	637,933
	2001	278	30,403	N/A	58,581	40,651	48,839	654,482
	2002	242	22,317	N/A	77,993	47,084	66,787	608,471
	2003	232	22,168	N/A	71,811	40,710	63,027	445,557
貨物運送関連サービス業								
貨物取扱業	2000	52	22,788	N/A	1,143,900	1,057,828	787,447	587,561
	2001	62	21,417	N/A	1,139,666	1,059,717	756,264	496,480
	2002	72	23,086	N/A	1,348,208	1,246,551	871,705	586,652
	2003	61	21,542	N/A	1,256,793	1,157,938	846,508	481,269
道路および 関連施設 運営業	2000	9	4,268	N/A	1,806,514	489,184	1,503,240	258,541
	2001	9	4,086	N/A	1,955,951	551,620	1,594,502	314,734
	2002	11	4,284	N/A	2,342,080	625,598	1,946,211	508,649
	2003	12	4,392	N/A	2,453,415	721,483	1,976,136	454,687
その他 貨物運送関連 サービス業	2000	8,742	37,558	N/A	1,594,522	1,370,829	1,080,187	275,564
	2001	11,150	45,129	N/A	1,848,514	1,567,161	1,383,366	371,572
	2002	12,698	51,571	N/A	2,365,392	1,943,953	1,880,710	490,919
	2003	2,287	42,319	N/A	2,541,404	2,336,197	1,745,502	391,844
その他 ソフトウェア諮 問、開発および 供給業 ¹⁾	2000	5,891	89,193	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2001	5,773	80,788	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2002	6,767	98,677	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2003	6,894	97,543	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

物流装備賃貸業								
コンテナ 賃貸業 ¹⁾	2000	53	250	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2001	26	271	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2002	43	200	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2003	43	159	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
その他 運送装備 賃貸業 ¹⁾	2000	102	631	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2001	105	552	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2002	113	682	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2003	86	454	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
その他 産業用機械 装備賃貸業 ¹⁾	2000	674	2,836	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2001	264	1,639	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2002	314	1,714	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	2003	298	1,506	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

資料:運輸業統計調査、サービス業統計調査

注 :1)事業者基礎統計調査から作成

第5節 対外貿易状況

1. 概観

2004年度の韓国の輸出入はともに2,000億ドルを上回って、貿易会社に非常に大きな里程碑をうちたてた。総輸出は前年比31.0%と大幅に増加して2,538億ドルを記録し、87年の3低時代以降17年ぶりに最も高い増加率を記録した。これは半導体、自動車、携帯電話およびIT製品等の競争力優位および世界主要国の景気回復等に主に起因している。輸出は内需がマイナス成長したにもかかわらず、4%経済成長を支えるつかい棒として作用した。

一方輸入は、輸出の好調および原油等国际原資材価格の強勢等の影響により、前年比25.5%増加した2,245億ドルを記録し、貿易収支は294億ドル黒字と、2003年より2倍ほど拡大した。

<表 2-33> 輸出入の推移

(単位:億ドル、%)

	2002	2003	2004
輸 出	1,625 (8.0)	1,938 (19.3)	2,538 (31.0)
輸 入	1,521 (7.8)	1,788 (17.6)	2,245 (25.5)
貿易収支	103 (-10)	150 (46)	294 (46)

注:()内は前年比増減率、貿易収支は増減額

輸出増加を主要競争国と比較してみると、中国の35.3%よりは低かったが、日本19.8%、台湾25.8%、香港18.7%、メキシコ14.1%より高かった。これに反して輸入増加率は中国35.9%、台湾32.0%に続き3位、貿易収支黒字幅は日本、中国に続き3番目であった。

<表 2-34> 国別輸出入状況

(単位:億ドル、%)

	輸 出	輸 入	貿易収支
韓 国	2,538 (31.0)	2,245 (25.5)	294 (144)
台 湾	1,814 (25.8)	1,679 (32.0)	135 (-34)
中 国	5,934 (35.3)	5,614 (35.9)	320 (66)
日 本	5,655 (19.8)	4,545 (18.5)	1,110 (224)
香 港	2,657 (18.7)	2,730 (17.5)	-73 (12)
メキシコ	1,886 (14.1)	2,064 (15.3)	-178 (-41)

2004年に全世界で占めた韓国の輸出の比率は2.78%、同輸入は2.37%を記録し、貿易比率は2.57%を占めた。輸出順位は12位を守ったが、11位の香港との格差を大きく減らした。反面、輸入順位は2003年より一段階のぼり13位を、貿易全体は昨年と同じ12位を維持した。

<表 2-35> 主要統計で見た2004年の韓国貿易

区 分		内 容
名目国内総生産(GDP)		6,801億ドル
1人当たり国民所得(GNI)		14,162ドル
輸出の経済成長寄与率(2004年)		111.2%(経済成長率3.1%中3.4%)
外貨準備高		1,991億ドル(世界4位)
貿易順位	輸 出	2,538億ドル(世界12位)
	輸 入	2,245億ドル(世界13位)
	貿 易	4,783億ドル(世界12位)
貿易依存度(=貿易額/GDP)		70.3%(輸出37.3%、輸入33.0%)
1人当たり輸出額		5,517ドル
貿易対象国数(千ドル以上)		輸出231ヶ国、輸入226ヶ国
貿易品目数(千ドル以上)		輸出8,580、輸入10,104
全貿易会社数		92,861社
会社規模別輸出比率		大企業68%、中小企業32%
主要市場 占有率	米国市場	7位(輸入市場占有率3.1%)
	中国市場	3位(輸入市場占有率11.1%)
	日本市場	3位(輸入市場占有率4.9%)
世界市場占有率1位品目数		78(HS6単位ベース) *2002年

資料:KOTIS、韓国銀行

注 :1.輸出・輸入品目数はHS10単位ベース

:2.主要市場占有率は各国輸入統計ベース

2. 輸出入の実動向

(1) 品目別輸出入

産業別輸出を見ると、1次工業生産物および重化学工業製品が30%台の好調を示し、軽工業製品は6.2%増加した。1次産品は中継貿易が大きく増加した中で、農産物(20%)および加工食品(10.3%)が増加し、水産物も13.2%増加した。

軽工業製品は繊維類が4年連続減少したが、タイヤとプラスチック製品はそれぞれ22.6%と28.2%増加した。タイヤは自動車需要の増加および機能性高付加価値品のブランド認知度の向上により、プラスチック製品は中間財原料の対中国供給が拡大したことによるものであった。

重化学工業製品は2,214億ドルで前年比34.6%増加して、輸出全体の拡大を主導した。半導体、携帯電話等電子製品を始めとして、自動車、鉄鋼、化学製品等が大幅に伸びた。

無線通信機器は中国、インドのCDMA市場の本格化およびカラー液晶携帯、カメラ付携帯の交替需要発生に勢いづけられて40.3%も大幅増加した。半導体は供給不足とともにデジタル家電の大容量化等の影響により35.7%増加し、家庭用電子はPDP等の先端デジタル製品の需要拡大とともに、冷蔵庫、洗濯機等のブランド認知度の向上に勢いづけられて22.9%増加した。

鉄鋼類も、鉄鋼価格の急騰および棒形鋼類、板材類の輸出好調により44.2%、石油化学は原油価格の急騰および海外需要の拡大等により42.8%、それぞれ増加した。自動車は新車効果およびブランドイメージの向上および大宇自動車の輸出本格化等の影響により39.0%も増加した。

<表 2-36> 産業別・主要品目別輸出

(単位:億ドル、%)

	2003			2004		
	金額	増減率	比率	金額	増減率	比率
総輸出	1,938	19.3	100.0	2,538	31.0	100.0
1次工業生産物	53	32.8	2.7	69	30.1	2.7
軽工業	241	-0.3	12.4	256	6.2	10.1
繊維類	153	-2.7	7.9	152	-0.4	6.0
生活用品	25	-5.1	1.3	26	5.0	1.0
タイヤ	16	13.7	0.8	19	22.6	0.7
重化学	1,644	22.4	84.8	2,214	34.6	87.2
石油化学製品	119	28.6	6.1	170	42.8	6.7
鉄鋼製品	93	31.4	4.8	134	44.2	5.3
産業機械	50	31.4	2.6	66	31.9	2.6
電子電気	774	21.8	40.0	1,003	29.6	39.5
産業用	359	27.3	18.5	468	30.5	18.4
家庭用	126	17.2	6.5	155	22.9	6.1
部品	262	17.8	13.5	344	31.2	13.6
(半導体)	195	17.5	10.1	265	35.7	10.4
自動車	191	29.4	9.9	266	39.0	10.5
船舶	113	4.3	5.8	157	38.1	6.2

資料:KOTIS、韓国貿易協会

2004年度の10大輸出商品を見ると、自動車は1位に輝き、鉄鋼板も7位で2003年より1階段ずつ上昇した。自動車、半導体、無線通信の3大品目は単一品目200億ドル輸出時代を同時に開いた。コンピュータは10大輸出品目の中では増加傾向が最も低い14.3%にとどまったが、モニター価格の急落および主要パソコンの国内生産縮小等の影響が大きかった。

次いで船舶は単価上昇および海運景気の好調等により、石油製品は単価上昇および中国需要増加により、それぞれ大きく増加した。一方、10大品目の総輸出は1,528億ドルで前年比36.2%増加し、総輸出に占める比率も2003年の57.9%から60.2%に大きく拡大した。

<表 2-37> 10大輸出商品

(単位:億ドル、%)

順位	2003				2004			
	品目	金額	増減率	比率	品目	金額	増減率	比率
1	半導体	195	17.5	10.1	自動車	266	39.0	10.5
2	自動車	191	29.4	9.9	半導体	265	35.7	10.4
3	無線通信機器	187	37.3	9.6	無線通信機器	262	40.3	10.3
4	コンピュータ	150	15.7	7.7	コンピュータ	171	14.3	6.7
5	船舶	113	4.3	5.8	船舶	157	38.1	6.2
6	石油製品	66	3.8	3.4	石油製品	102	54.1	4.0
7	合成樹脂	63	26.3	3.2	鉄鋼板	85	46.0	3.4
8	鉄鋼板	58	45.1	3.0	合成樹脂	84	34.6	3.3
9	映像機器	56	38.7	2.9	映像機器	76	35.8	3.0
10	自動車部品	42	56.3	2.2	自動車部品	59	40.2	2.3
合計	10大品目計	1122	23.3	57.9	10大品目計	1528	36.2	60.2
	輸出総計	1938	19.3	100.0	輸出総計	2538	31.0	100.0

資料:韓国貿易協会

輸入を見ると、輸出用は932億ドルで25.2%増加し、内需用は1,313億ドルで25.7%増加して、それぞれ同様に増加傾向を示した。用途別輸入を見ると、原資材は1,177億ドルで前年比31.5%増加して輸入増加傾向を主導した。このうち原油は平均導入単価が1バレル当たり36.24ドルで26.1%上昇したことにより299億ドルに拡大した。資本財は811億ドルで21.2%増加し、消費財は消費不振の影響により10.5%増加した233億ドルにとどまった。

<表 2-38> 用途別輸入の推移

(単位:億ドル、%)

	2003			2004		
	金額	増減率	比率	金額	増減率	比率
総輸入	1,788	17.6	100.0	2,245	25.5	100.0
輸出用	744	21.2	41.6	932	25.2	41.5
内需用	1,044	15.1	58.4	1,313	25.7	58.5
原資材	895	17.7	50.1	1,177	31.5	52.4
資本財	669	18.7	37.4	811	21.2	36.1
消費財	211	12.1	11.8	233	10.5	10.4

資料:韓国貿易協会、KOTIS

10 大輸入商品の変化を見ると、原油と半導体が 2003 年に続きそれぞれ 1、2 位を維持し、エネルギー価格上昇により天然ガスが 4 位に 1 段上昇し、石炭が 10 位内に入った。一方、原資材価格強勢の影響により、合金鉄および屑鉄も新たに輸入順位 7 位に入り、電子応用機器も順位が 8 位に 1 段階上がった。反面、コンピュータは消費不振の影響で 5 位に下がり、半導体製造用装備もまた 9 位に 1 段階落ちた。10 大品目の輸入比率は 27.8%で、2003 年の 22.8%より高まった。

<表 2-39> 10 大輸入商品

(単位:億ドル、%)

順位	2003				2004			
	品目	金額	増減率	比率	品目	金額	増減率	比率
1	原油	231	20.2	12.9	原油	299	29.6	13.3
2	半導体	213	22.0	11.9	半導体	236	10.7	10.5
3	石油製品	60	20.5	3.3	石油製品	68	14.4	3.1
4	コンピュータ	57	-0.2	3.2	天然ガス	66	28.9	2.9
5	天然ガス	51	23.3	2.8	コンピュータ	63	11.8	2.8
6	鉄鋼板	33	23.9	1.9	鉄鋼板	57	72.0	2.5
7	金、銀および白金	33	57.4	1.8	合金鉄および屑鉄	48	95.8	2.1
8	半導体製造装備	30	81.9	1.7	電子応用機器	46	63.0	2.0
9	電子応用機器	28	53.1	1.6	半導体製造装備	46	51.6	2.0
10	精密化学原料	27	14.3	1.5	石炭	44	73.9	2.0
合計	10 大品目計	762	22.8	42.6	10 大品目計	974	27.8	43.4
	輸入総計	1,788	17.6	100.0	輸入総計	2,245	25.5	100.0

資料:韓国貿易協会

(2)地域別輸出入

対先進国輸出は 26.9%、対開発途上国輸出は中国に対する輸出急増傾向により 34.1%、それぞれ増加した。輸出の場合、オセアニアを除いてはまんべんなく拡大し、輸入は北米のみ 16.1%、残りはすべて 20%以上を記録した。貿易収支面で対先進国は 41 億ドルの赤字、開発途上国は 344 億ドルの黒字で対照的である。

<表 2-40> 2004 年主要市場別輸出入

(単位:億ドル、%)

	輸出			輸入			貿易収支	
	金額	増減率	比率	金額	増減率	比率	金額	増減額
総計	2,538	31.0	100.0	2,245	25.5	100.0	294	144
先進国	1,073	26.9	42.3	1,114	22.0	49.6	-41	27
米国	428	25.2	16.9	288	16.0	12.8	141	47
日本	217	25.6	8.5	461	27.1	20.6	-244	-54
EU	378	52.0	14.9	242	24.8	10.8	136	81
開発途上国	1,465	34.1	57.7	1,131	29.2	50.4	334	116
中国	498	41.7	19.6	296	35.0	13.2	202	70
ASEAN	240	18.6	9.5	224	21.3	10.0	16	-2
アジア	1,295	30.4	51.0	1,112	27.8	49.6	183	61
北米	462	25.3	18.2	310	16.1	13.8	153	51
ヨーロッパ	446	39.8	17.6	305	23.3	13.6	141	70
中南米	116	31.4	4.6	67	44.8	3.0	49	7
中東	110	28.1	4.3	337	25.0	15.0	-227	-44
アフリカ	56	80.6	2.2	28	42.0	1.3	28	17
オセアニア	49	0.4	1.9	85	25.6	3.8	-36	-17

資料:韓国貿易協会、KOTIS

国別では対中輸出が 41.7%も増加して最大輸出市場の地位を維持し、香港、台湾まで合わせた対中華圏輸出比率は 30.6%で、全体の 3 分の 1 に肉迫するようになった。

10 大輸出国は 2003 年と同じで、インドネシアを除いたすべての国が 2 桁台の輸出増加率を維持した。特に中国を除くと、ドイツ、イギリス等に対する輸出が活発であったが、これは携帯電話、自動車等の輸出拡大に主に起因した。10 大国の総輸出額は 1,699 億ドルで総輸出の 66.9%を占め、昨年の 67.0%に近い。

<表 2-41> 韓国の 10 大輸出国

(単位:億ドル、%)

順位	2003				2004			
	国名	金額	増減率	比率	国名	金額	増減率	比率
1	中国	351	47.8	18.1	中国	498	41.7	19.6
2	米国	342	4.4	17.7	米国	428	25.2	16.9
3	日本	173	14.1	8.9	日本	217	25.6	8.5
4	香港	147	44.4	7.6	香港	181	23.7	7.1
5	台湾	70	6.2	3.6	台湾	98	39.7	3.9
6	ドイツ	56	30.7	2.9	ドイツ	83	48.7	3.3
7	シンガポール	46	9.8	2.4	シンガポール	57	21.9	2.2
8	イギリス	41	-3.8	2.1	イギリス	55	34.7	2.2
9	マレーシア	39	19.7	2.0	マレーシア	45	16.3	1.8
10	インドネシア	34	7.4	1.7	インドネシア	37	8.9	1.4
合計	10 大国計	1299	20.7	67.0	10 大国計	1699	30.8	66.9
	全国家	1938	19.3	100.0	全国家	2538	31.0	100.0

資料:韓国貿易協会

輸入は日本が継続して 1 位を占める中で、中国が史上初めて第 2 位に浮上した。対中輸入は 296 億ドルで 35.0%増加し、コンピュータ(56.8%)、半導体(33.8%)、鉄鋼板(450.1%)、電子応用機器(67.9%)等の輸入が急増する等、輸入構造が変化した。10 大輸入国の総輸入は 1,589 億ウォンで全体の 70.8%を占めて、2003 年の 70.5%とほぼ同水準を維持した。

<表 2-42> 韓国の 10 大輸入国

(単位:億ドル、%)

順位	2003				2004			
	国名	金額	増減率	比率	国名	金額	増減率	比率
1	日本	363	21.6	20.3	日本	461	27.1	20.6
2	米国	248	7.8	13.9	中国	296	35.0	13.2
3	中国	219	25.9	12.3	米国	288	16.0	12.8
4	サウジアラビア	93	22.7	5.2	サウジアラビア	118	27.3	5.3
5	ドイツ	68	24.7	3.8	ドイツ	85	24.4	3.8
6	オーストラリア	59	-1.0	3.3	オーストラリア	74	25.7	3.3
7	台湾	59	21.7	3.3	台湾	73	24.4	3.3
8	UAE	58	36.7	3.2	UAE	73	26.6	3.2
9	インドネシア	52	10.4	2.9	インドネシア	64	22.2	2.8
10	マレーシア	42	5.1	2.4	マレーシア	57	33.6	2.5
合計	10 大国計	1,261	17.8	70.5	10 大国計	1,589	26.0	70.8
	全国家	1,788	17.6	100.0	全国家	2,245	25.5	100.0

資料:韓国貿易協会

(3)外国人投資状況

1962 年以降 2004 年までの外国人投資累計額は 1,038 億 9 千万ドルに達した。2003 年度の外国人投資は 2,597 件で金額は 64 億 6,900 万ドルであったが、2004 年度には 3,104 件で 127 億 7 千万ドルに急増した。2004 年度の外国人投資実績は史上最大で、前年比約 2 倍の増加傾向を示した。

外国人投資総額中、日本からの投資は 14.9%、中国からの投資は 1.6%を占めた。

<表 2-43> 全外国人投資および中国と日本の投資比率

(単位:件、百万ドル、%)

	2003		2004		1962-2004	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
中国	522 (20.1)	50 (0.8)	597 (19.2)	1,165 (9.2)	4,221 (14.0)	1,687 (1.6)
日本	495 (19.1)	541 (8.4)	2,249 (17.6)	2,249 (17.6)	8,274 (27.4)	15,509 (14.9)
全体	2,597 (100.0)	6,468 (100.0)	12,770 (100.0)	12,770 (100.0)	30,213 (100.0)	103,890 (100.0)

資料:産業資源部、『2004年外国人直接投資実績および2005年の展望と課題』、2005.1

2004年の中国および日本からの投資金額は前年度に比べて大幅に増加した。

- 中国(百万ドル): (2003年) 50 → (2004年) 1,165 2,230%増加
- 日本(百万ドル): (2003年) 541 → (2004年) 2,249 315.7%増加

2004年1年間の日本(22億ドル)と中国(12億ドル)2ヶ国がEU全体(30億ドル)よりも多くの投資を記録した。

対日投資誘致は金額ベースで米国に続き2位を占めた。日本の対韓投資実績は1962年から2004年まで計8,274件、155億900万ドルであった。

最近の動向を見ると、97年の韓国の経済危機以降、わが国政府の強力な投資誘致政策と日本企業の構造改革次元における対韓進出によって対韓投資が急増したが、長期不況によって弱まった日本企業の収益力がIT不況によってよりいっそう悪化することにより設備投資余力が縮小して、2001年の対韓投資も前年比68.5%減少した。

2002年、NECの携帯電話部品工場の投資等、大型投資によって増加した対韓投資は、2003年、中国およびASEAN等東南アジアに比べてメリットが減少し、再び前年比61.4%減少した。

2004年の場合、2003年1月1日に発効した韓日投資協定と2003年12月から本格化した韓日FTA交渉(2005年までに締結目標で推進中)が日本企業に韓国に対する関心を誘発しており、三星電子、LGフィリップスのLCD関連大型設備投資により、関連する日本の部品素材企業の韓国進出の動きが活発になっていることに勢いづけられて、315.7%の高い伸張傾向を示した。

3. 輸出入港湾物流の推移

韓国の全国港湾物流は1970年には4千万トンを若干上回ったが、2003年には9億5,685万トンで約22倍増加して、年平均9.8%の成長率を示している。産業構造の高度化と貨物の軽薄短小化傾向を反映して、総港湾物流の増加傾向は鈍化している。すなわち、1970年代11.8%、1980年代10.1%の増加傾向を示していた総貨物増加傾向が、1990年代には9.8%の年平均増加率を記録した。

輸入物流は1970年には1,870万トンであったが、2003年には4億2,711万トンで約23倍増加して、年平均9.8%の成長率を示している。1960年代初めから始まった経済開発計画の影響で1970年代には14.3%の増加率を示したが、産業構造の高度化により1980年代以降は10%以下に増加傾向が鈍化した。

輸出物流は1970年には359万トンに過ぎなかったが、2003年には1億5,916万トンで約44倍増加して、年平均12.2%の成長率を記録した。沿岸物流は1970年には2,100万トンに過ぎなかったが、2003年には2億8,343万トンで約13倍増加して、年平均8.2%の成長率を示した。

第三国間貨物で韓国の港湾で積み替えられる積み替え物流は、1980年代後半から発生し始めて1990年には72万トンに過ぎなかったが、2003年には8,715万トンで約121倍増加して、年平均44.6%の成長率を記録した。積み替え物流は中国および日本を起終点とするコンテナ貨物が大部分を占めている。

<表 2-44> 総港湾物流増加の推移

(単位:千トン)

区分	1970	1980	1990	2000	2003	年平均増加率(%)			
						1970	1980	1990	2000
						-	-	-	-
						1980	1990	2000	2003
輸入	18,695	71,353	171,917	418,821	427,110	14.3	9.2	9.3	0.7
輸出	3,589	22,682	47,505	150,778	159,163	20.2	7.7	12.2	1.8
沿岸	21,020	37,703	125,768	263,980	283,388	6.0	12.8	7.7	2.4
積み替え	-	-	719	45,101	84,152	-	-	51.3	23.1
合計	43,304	131,738	345,909	878,680	954,172	11.8	10.1	9.8	2.8

資料:海洋水産部、「海洋水産統計年報」各号

韓国のコンテナ物流は1985～1995年に年平均14.3%、1995～2000年に13.5%、2000～2003年に12.8%ずつ増加することにより、総物流より高い増加率を示している。輸入物流は1995～2000年に年平均10.8%を示し、2000～2003年には多少低くなり年平均8.7%の成長を示している。

輸出物流は1995～2000年に年平均10.0%を示し、2000～2003年には多少低くなり年平均8.4%の成長率を記録した。これに反して積み替え物流は1985年3万5千TEUの実績を記録し、2003年には459万9千TEUを記録したことによって、年平均20%以上の非常に高い増加率を示している。国内貨物の沿岸物流は2000～2003年の間に13.9%の高い増加率を示したが、物流規模は全体の3%に過ぎない。

<表 2-45> 韓国のコンテナ物流の推移

(単位:千 TEU)

区分	物流実績						年平均増加率(%)		
	1985	1995	2000	2001	2002	2003	1985 1995	1995 2000	2000 2003
輸入	544	1,916	3,196	3,304	3,643	4,107	13.4	10.8	8.7
輸出	698	1,986	3,192	3,284	3,707	4,069	11.0	10.0	8.4
積み替え	35	859	2,529	3,110	4,205	4,599	37.7	24.1	22.1
沿岸	-	117	274	289	294	405	-	18.6	13.9
合計	1,277	4,878	9,190	9,987	11,849	13,186	14.3	13.5	12.8

資料:海洋水産部、「海洋水産統計年報」各号

第3章 流通および物流産業管理体系

第1節 流通業の管理体系

韓国の流通産業は多様な政府部署に関連している。しかし、ここでは流通関連主要部署である産業資源部と中小企業庁を中心に、各部署の傘下にある流通関連機関および主要協会の概要、設立目的、そして主な事業内容を見ることにする。

1. 概要

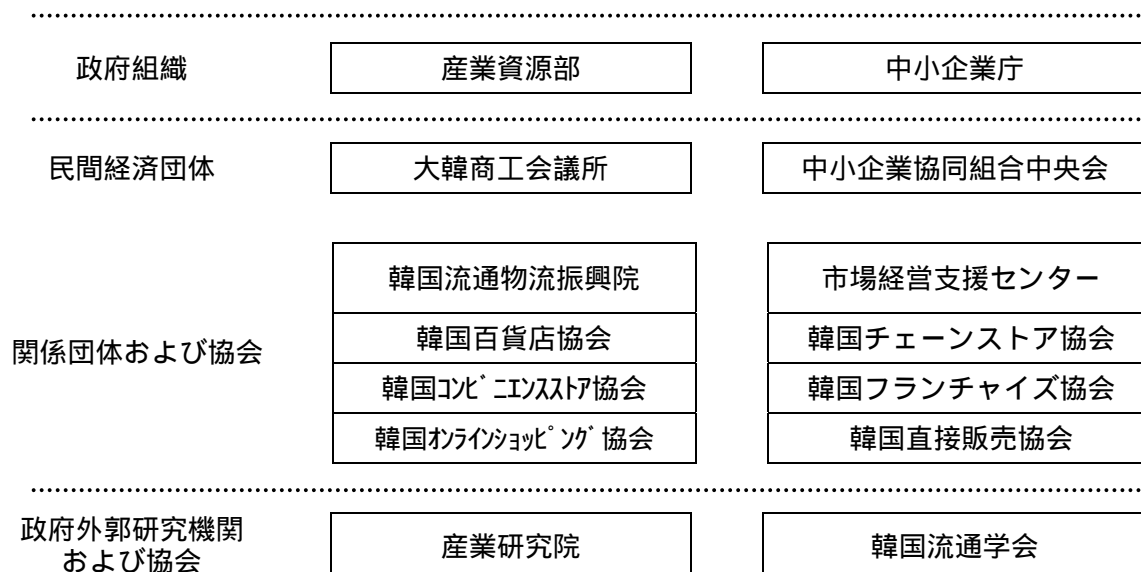
まず、政府次元で流通産業を管掌する部署は産業資源部である。産業資源部には貿易流通審議官室、産業政策局、産業技術局等 10 の室・局があるが、その中で貿易流通局流通物流課が、流通産業関連規範法である流通産業発展法を所管している。流通産業の中でも在来市場に関しては中小企業庁が主管している。現在、中小企業庁創業ベンチャー局在来市場課で在来市場特別法である在来市場育成のための特別法を管掌している。

政府組織以外に、民間経済団体でも流通産業に関連する調査および政府の委託業務を遂行している。商工会議所調査本部流通物流チームは、主に大型流通企業に関連する業務を遂行し、中小企業協同組合中央会政策調査本部小企業流通サービスチームは、中小流通業に関連する業務を遂行している。それ以外にも、韓国流通物流振興院は、主に産業資源部関連政策の協力および委託事業を遂行し、市場経営支援センターは主に中小企業庁関連政策の協力および委託事業を遂行している。

また、流通産業を構成する各業態別に構成された協会が存在する。代表的な協会としては、韓国百貨店協会、韓国チェーンストア協会、韓国コンビニエンスストア協会、韓国オンラインショッピング協会、韓国直接販売協会、韓国フランチャイズ協会等がある。

流通産業を研究する政府研究機関としては産業研究院がある。産業研究院の新成長産業室では、流通物流政策に必要な研究および調査活動を実施している。一方、流通産業関連学会としては韓国流通学会があり、流通学に関する学問的な研究および各種学術活動を実施している。

韓国流通産業関連組織関係図



2. 政府組織

(1) 産業資源部 (Ministry of Commerce, Industry and Energy)

1) 設立日	: 1948年11月4日
2) 代表者	: イ・ヒボム
3) 住所	: 京畿道果川市中央洞1番地政府果川庁舎産業資源部
4) 電話番号	: 02-503-9410
5) ホームページ	: http://www.mocie.go.kr/

□ 設立目的

流通産業と産業物流振興を通して国民経済の発展に寄与することを目的とする。

□ 主な事業

流通物流との主な業務は、大きく流通産業規範法である流通産業発展法の運用、流通産業育成施策の策定および流通構造の改善支援、産業・企業物流および輸出入物流の効率化促進施策の策定、流通物流産業の情報化および国際化の支援に区分される。

(2) 中小企業庁 (Small and Medium Business Administration)

1) 設立日	: 1996 年 2 月 9 日
2) 代表者	: キム・ソンジン
3) 住所	: 大田広域市西区ソンサ路 139 (屯山洞 920 番地)
4) 電話番号	: 042-481-4352
5) ホームページ	: http://www.smba.go.kr/

設立目的

在来市場を含む中小流通業の振興と発展を図ることを目的とする。

主な事業

在来市場との主な業務は在来市場育成のための特別法の運用、在来市場活性化総合計画の策定、在来市場現代化および環境改善計画の策定および実施、商取引の現代化および専門市場の育成、市場経営支援センターの運営および支援等に分けられる。

3. 民間経済団体組織

(1) 大韓商工会議所 (Chamber of Commerce and Industry)

1) 設立日	: 1884 年 10 月 31 日
2) 代表者	: パク・ヨンソン
3) 住所	: ソウル市中区南大門路 4 街 45 番地
4) 電話番号	: 02-316-3114
5) ホームページ	: http://www.korcham.net/

設立目的

商工業界を代表してその権益を代弁し、会員に技術および情報等を提供して会員の経済的・社会的地位を高めることによって、商工業の発展を図ることにある。商工会議所では商工業関連政策に関する政府および地方自治体等に対する諮問および建議活動を実施している。

主な事業

- 主要流通物流業界代表で構成された流通物流委員会を構成して運営
- 業界加盟会社および政府政策整備に必要な情報提供
- 業界の懸案に関連するセミナーの開催
- 流通物流業に関連する多様な調査および研究活動 (小売流通業の景気見通しの四半期別調査、小売業経営動態調査、企業物流費実態調査、物流アウトソーシング実態調

査、小商人経営実態および意識調査、中小流通業実態調査、消費市場キーワードの研究等)の遂行

- 流通産業の発展に寄与した企業を褒賞する流通対象制度の実施

(2) 中小企業協同組合中央会 (Korea Federation of Small and Business)

1) 設立日	: 1961年5月14日
2) 代表者	: キム・ヨング
3) 住所	: ソウル市永登浦区汝矣島洞 16-2
4) 電話番号	: 02-2124-3114
5) ホームページ	: http://www.kfsb.or.kr/

□ 設立目的

この機関では中小企業に関する調査および研究と資金、人材、販路等、中小企業経営全般に関する総合的な支援を通して、中小企業が国民経済の主導的な役割を遂行できるように支援することを目的としている。流通産業に関しては、特に中小流通産業の活性化を支援する役割を行っている。

□ 主な事業

－ 流通関連委員会 (流通分科委員会、中小流通物流協議会、大中小流通協力のための会議、小企業・小商工人委員会、中心市街地活性化委員会等) を設置して、加盟会社の利害関係を集約して対策を取りまとめ

－ 在来市場活性化のための商人教育、親切サービスおよびマーケティング教育、国内外の優秀在来市場ベンチマークのための見学プログラムの実施

－ 在来市場に関連する各種調査活動の遂行

4. 関係団体および協会

(1) 韓国流通物流振興院 (GS1 Korea)

1) 設立日	: 1988年1月15日
2) 代表者	: キム・スンシク
3) 住所	: 龍山区東子洞 12-5 ゲートウェータワー6階
4) 電話番号	: 02-311-1400
5) ホームページ	: http://www.gslkr.org/

□設立目的

韓国流通物流振興院の前身は1991年に民法第32条に基づいて設立された機関である財団法人韓国流通情報センターである。以降、2004年に財団法人韓国流通物流振興院に変更され、設立目的はGS1(EAN, UCC)標準およびシステムの普及等、流通物流産業の情報化と効率化を推進することによって、流通物流産業の振興と国民経済の均衡発展に寄与することにある。

□主な事業

- 国際標準商品コード普及事業、RFID 事業、コリアンネット事業、POS データサービス事業、UNSPSC 普及事業、EAN システム普及活性化事業等の流通情報に関連する固有事業の実施
- 政府の実施する流通物流合理化資金支援事業、中小商人教育事業、物流情報化事業、流通物流政策研究事業等の委託事業の遂行

(2)市場経営支援センター(Market Management Support Center)

1) 設立日	: 2005年3月23日
2) 代表者	: パク・ユンジエ
3) 住所	: ソウル特別市中区南大門路5街234番地
4) 電話番号	: 02-751-0720
5) ホームページ	: http://www.sijang.or.kr/

□設立目的

「在来市場育成のための特別法」第43条に規定したところにより、在来市場活性化のための支援事業を体系的に行い、市場商人を保護し消費者の便益増進に寄与することによって在来市場の発展を図り、流通産業間のバランスのとれた成長と国家経済の発展に寄与することを目的とする。

□主な事業

- 在来市場の商人の経営革新と商取引技法改善のための教育研修
- 顧客誘致のためのマーケティング開発およびイベント開催の支援
- 在来市場商品のデザイン改善および包装容器の開発支援
- 主婦のための在来市場ショッピングと地域観光を連係した観光商品の開発
- 全国在来市場博覧会の開催
- 在来市場活性化のための調査研究および政策開発
- 在来市場現代化成功事例の普及

(3) 韓国百貨店協会

1) 設立日	: 1983 年 12 月 14 日
2) 代表者	: ハ・ウオンマン
3) 住所	: ソウル市中区蓬萊洞 1 街 7 番地ウナムビル 401 号
4) 電話番号	: 02-754-6054
5) ホームページ	: なし

□ 設立目的

百貨店企業会員相互の紐帯を強化して、共同発展のための有機的な情報の交換、業務協力および諸事業を遂行することによって、公正取引秩序の確立と国内流通の近代化に寄与することを設立目的とする。

□ 主な事業

- 百貨店業界の発展のための会員相互の情報交換および関係強化
- 会員経営合理化のための方策の研究
- 国内の小売業に関する調査研究
- 政策資料の策定と建議
- 会員の資質向上のための研修訓練、出版および広報

(4) 韓国チェーンストア協会 (Korea Chainstores Association)

1) 設立日	: 1975 年 5 月 21 日
2) 代表者	: イ・スンハン
3) 住所	: ソウル市瑞草区瑞草洞 1536-6 チンソクビル 7 階
4) 電話番号	: 02-522-1271~4
5) ホームページ	: http://www.kosca.or.kr/

□ 設立目的

韓国チェーンストア協会の設立目的は、チェーンストアおよび流通産業の健全な発展と普及を図ることによって、流通企業の経営改善を通してわが国流通機構の合理化を促進すると同時に、加盟会社の経済的・社会的地位向上を追求し、国民の消費生活向上と国家経済の発展に寄与するためである。

□ 主な事業

- 流通の経営技術に関する情報を提供する教育事業を実施して実務者を養成
- 国内外流通産業に関する情報と産業動向を紹介した単行本および月刊誌を発行して普及する出版事業

(5) 韓国コンビニエンスストア協会

1) 設立日	: 1993年10月21日
2) 代表者	: オ・グァンヨル
3) 住所	: ソウル市江南区駅三洞 648 (ホバホバビル 7 階)
4) 電話番号	: 02-565-1348
5) ホームページ	: なし

設立目的

コンビニエンスストアの健全な発展と質的向上を図り、流通近代化および国民と社会に貢献し、加盟会社の相互協同と共同利益を追求することを目的とする。

主な事業

- コンビニエンスストア事業者の事業環境改善のための政策・法規および制度改善努力
- コンビニエンスストア産業を定期的に調査して統計冊子を発行
- コンビニエンスストア創業需要増加のための広報活動の実施

(6) 韓国フランチャイズ協会 (Korea Franchise Association)

1) 設立日	: 1999年1月6日
2) 代表者	: イ・ビョンオク
3) 住所	: ソウル市松坡区可楽洞 146-4 ユナ 11ビル 5階
4) 電話番号	: 02-3401-8810
5) ホームページ	: http://www.ikfa.or.kr/

設立目的

フランチャイズ事業の健全な発展を図り、会員相互の親睦と情報交換を通じた自主的な経済活動を援助することにある。また正しいフランチャイズ事業文化をつくり、会員の経済的地位を向上し国民経済の均衡発展を図ることである。

主な事業

- フランチャイズ関連の法的環境を整備する役割の遂行
- 加盟会社のための共同施設の設置および運営
- 販売促進のための共同事業および商取引秩序の確立
- 経営技術向上のための研修事業と情報システムの確立
- 電子商取引事業の実施

(7) 韓国オンラインショッピング協会 (Korea On-Line Shopping Association)

1) 設立日	: 1999年3月29日
2) 代表者	: イム・ヨンハク
3) 住所	: ソウル市永登浦区汝矣島洞 44-1 テヨンビル 7階 52号
4) 電話番号	: 02) 784-4114
5) ホームページ	: http://kolsa.or.kr/

□ 設立目的

通信販売に係る商業倫理確立の促進を通して健全な通信販売取引の向上を図り、国民消費生活の利便増進と関連業界のその取引を公正にし、会員相互の共同利益を追求しつつ、通信販売業の質を向上して国民経済の発展に寄与するためである。

□ 主な事業

- 加盟会社を対象に同業態の経営動態調査
- 懸案に関連する外部サービス課題の取り組み
- 通信販売市場の理解と展望冊子の発行
- 国内外通信販売統計資料等の統計および研究活動を実施
- 健全な電子商取引文化定着のための協会倫理綱領の制定および遵守の奨励
- 通信販売業関連自律遵守プログラム指針を整備して実施
- インターネットショッピングモール安全教育のためのサイバー博覧会の主管

(8) 韓国直接販売協会 (Korea Direct Selling Association)

1) 設立日	: 1998年4月10日
2) 代表者	: パク・セジュン
3) 住所	: ソウル特別市江南区駅三洞 697-8 平和ビル 3階
4) 電話番号	: 02-508-5114
5) ホームページ	: http://www.kdsa.or.kr/

□ 設立目的

訪問販売および多段階販売取引の健全化を促進し、国民消費生活の利益および利便の増進と国民経済発展に貢献することを主目的とする。

□ 主な事業

- 国内外の直接販売に関する調査研究
- 会員の資質改善のための研究および情報提供
- 消費者告発センターの設置運営

- 会員の権益保護と業界の健全発展のための建議および協力
- 直接販売業の育成および発展のために公正取引委員会が要請する事業
- 直接販売に関連する資料および会報の発行業務

5. 政府外郭研究機関および学会

(1) 産業研究院 (Korea Institute for Industrial Economics & Trade)

1) 設立日	: 1976年1月
2) 代表者	: オ・サンボン
3) 住所	: ソウル特別市東大門区清涼里洞 206-9
4) 電話番号	: 02-3299-3114
5) ホームページ	: http://www.kiet.re.kr/

□ 設立目的

産業研究院は国内外の産業技術に関連する各種動向と情報を迅速に収集・調査し研究して、これに関連する国の政策立案に寄与し、これを広く普及・活用することによって、企業の生産性と国際競争力向上に寄与することを研究の主目的にしている。

また、長期間蓄積されてきた産業情報および長い間の研究経歴を有する専門家を基礎に、わが国企業の経営ビジョン、中長期経営戦略等、当面する問題を診断し処方する企業コンサルティング機能も提供している。

□ 主な事業

- 政府の流通産業政策策定支援
- 流通関連テーマ政策研究報告書の作成および主要問題別政策の提言
- 流通関係機関および企業から依頼を受けた調査および研究の実施

(2) 韓国流通学会 (Korea Distribution Association)

1) 設立日	: 1994年3月11日
2) 代表者	: ピョン・ミョンシク
3) 住所	: ソウル特別市瑞草区蚕院洞 37-9 ハンヒョンビル 405号
4) 電話番号	: 0502-675-0060
5) ホームページ	: http://www.kodia.or.kr/

□設立目的

流通学会は流通学およびこれに関連する学問の研究を通して、流通産業の発展および会員相互の親睦を図ることを目的とする。

□主な事業

- 流通理論および実務に関する研究の活性化
- 学術研究発表会および政策討論会の開催
- 学会誌、会報および専門書籍の発行
- 定期的な流通教室および流通フォーラムの開催
- 流通業者と産学協同して流通専門人材を養成

第2節 物流業の管理体系

物流に関する国、企業、社会的次元における認識は最近飛躍的に発展した。物流産業はひとつの独立した産業ではなく、多様な産業が関連しているという特性のために、政府レベルでも物流産業に対する総合的かつ一貫した管理体系が策定されていない。したがって、物流産業に関連して規定する法令と制度は、各部署別・業種別に複雑に運営されている状況にある。物流関連主務部署としては、建設交通部、産業資源部、農林水産部、海洋水産部等がある。

1. 概要

政府の物流政策は建設交通部、産業資源部、海洋水産部等が策定しており、関連部署別主要該当業務内容は下の表の通りである。

物流関連部署別主な業務

区分	物流拠点施設	物流運営	物流産業	環境物流	国際物流
農林部	農畜産物流通センター、農産物卸売市場・共同売場、米穀総合処理場等	農産物総合流通情報網の構築	農産物包装標準化、荷役の機械化、農産物直取引の制度化等の推進		
産業資源部	集配送センター、共同集配送団地等の建設	物流情報化基盤導入、標準バーコード、標準パレット、標準物流機器購入資金の支援	SCN、POSシステムの普及支援、包装標準規格の整備	パイプライン建設事業	東北アジアパイプライン建設事業、自由貿易地帯
建設交通部	貨物ターミナル、ICD、流通団地、航空貨物ターミナル、都市物流施設等拠点施設の拡充	総合物流情報網、物流機器・標準パレット、物流技術開発	貨物輸送業、倉庫業、貨物輸送幹旋業	低汚染先端自動車の普及、CVOによる危険物輸送管理	港湾および空港建設、複合輸送幹旋業、南北境界地域拠点物流施設
海洋水産部	港湾および背後敷地等の開発、水産物流通センター、水産物卸売市場	港湾運営情報システム、水産物類物流標準化、自動化設備	高速沿岸航路、高速コンテナ船、大量貨物専用船の拡充、港湾荷役業管理	海運産業、港湾貨物の上荷役	港湾建設
鉄道庁	CY、鉄道総合物流基地、セメント Silo	鉄道情報網の構築	鉄道小輸送業、パレット貨車、コンテナ貨車の増強		
関税庁		関税情報網の構築	保税倉庫管理		輸出入通関、関税自由地域の運営

資料:シン・ドンソン、『物流部門の政府機能および役割確立に関する研究』、交通開発研究院、2002

政府部署のうち物流関連主要部署である建設交通部と産業資源部、海洋水産部を中心に役割および機能を見ようと思う。その他に民間および公共部門の物流関連機関として交通関連公団または公社、政府外郭研究機関、学会および協会等がある。交通関連機関は道路、港湾、空港等、物流および交通基盤施設の開発、建設、運営等に関連する機関で政府部署傘下の機関もあり、政府傘下機関が民営化された機関もある。

政府外郭研究機関は、交通および物流に関する研究、調査、評価事業等を通して政府の政策立案および実施に助言を行っている。

学会は物流および交通等に関する学術団体で、関連分野の研究者が集団的な研究および活動を通して学問研究と政策助言に寄与することのできる基礎を用意する場所である。

協会は関連する民間経済主体の集まりで、会員共同の利益を図り政府に政策を提言する等の役割を担っている。上の細部組織に関する詳しい説明は次に見ようと思う。

2. 政府組織

(1) 産業資源部 (Ministry of Commerce, Industry and Energy)

産業資源部で物流関連業務を担当する部署は流通物流課である。流通物流課は産業・企業物流および輸出入物流の効率化を促進する施策を策定し、流通物流産業の情報化および国際化を支援する業務を主に遂行している。具体的な内容としては、物流標準化・共同化・情報化事業、国際物流支援団事業等が含まれる。

□ 産業物流実態調査の実施

企業物流費、輸出入物流状況および物流アウトソーシング状況等に関する調査を実施し、政策の立案および執行のために情報を提供している。

□ 物流専門企業の育成・支援

貨物流通促進法施行令・施行規則の改正等を通して、総合物流企業認証対象を確定する。また、流通物流合理化資金の支援、共同卸売物流センターおよび産業団地共同物流センターの運営等に関する政策を執行している。

□ 物流標準化・共同化・情報化等物流革新の推進

物流設備認証を拡大し、韓中日物流標準化 W/G を構成する。物流 B2B 事業、産業団地共同物流支援システム構築事業等を通して、物流情報化を持続的に推進している。

(2)建設交通部(Ministry Construction & Transportation)

1)設立日	:1948年8月15日
2)代表者	:チュ・ビョンジク
3)住所	:京畿道果川市中央路1番地 政府果川庁舎4棟
4)電話番号	:02-2110-2114
5)ホームページ	: http://www.moct.go.kr/

建設交通部で物流および輸送部門を担当する部署は輸送政策室である。輸送政策室には輸送政策課、物流企画課、物流産業課、交通安全課等8課があり、そのうち輸送政策課、物流企画課、物流産業課が物流の部分を担当している。

主な業務内容は大きく物流政策、物流施設、物流技術、物流産業、物流人材、総合物流情報システムの5種類に分けられる。

□物流政策

国家物流基本計画案と東北アジア物流中心推進ロードマップがある。国家物流基本計画は物流条件の環境変化に基づいて21世紀物流のビジョンと目標を策定し、細部的な推進目標および戦略を策定するものである。具体的に見ると、物流強国を指向する物流幹線ネットワークの構築、物流技術の高度化、物流産業の体質改善を通じた国際競争力の強化、環境にやさしい物流環境づくり、世界を指向する国際物流ネットワークの構築等が含まれている。東北アジア物流中心推進ロードマップは、物流中心のビジョンと戦略の下に7大推進課題を選定し、それぞれの課題に関連する役割分担等を提示している。

□物流施設

流通団地と貨物ターミナル事業に関するものである。流通団地開発総合計画を策定し、流通団地の開発指針、団地の指定開発等に関連する業務を遂行している。

また貨物ターミナルの建設、内陸貨物基地等に関する政策を策定し執行している。

□物流技術

物流標準化事業と物流情報化事業、統合データベースの構築事業を遂行している。物流標準化というのは、輸送、保管、荷役、包装、情報等、物流の各段階で使用される機器、容器、設備を規格化し、それらの上に互換性と連係性を確保するUnit Load Systemを構築するものである。原油価格・人件費の上昇および交通渋滞の深刻化により、物流施設・装備の利用効率を向上させるために、機械化・自動化・共同化が不可避で、そのために物流施設・装備間の互換性を確保する国家次元の物流標準化が必要である。

□物流産業

貨物自動車運送事業と複合輸送幹旋事業に関する政策を遂行している。貨物車 1 台のみを保有する運送事業者が中心となった輸送市場から、複合的機能(情報・保管・荷役等)を備えた規模の事業所中心体制に転換することによって、競争体制による荷主と運送事業者間の直取引体制を確立し、物量確保過程で発生するリベート提供行為、多段階幹旋行為を禁止させて健全な貨物輸送市場の形成を促すための政策を策定、執行している。その一環として 1997 年 8 月、貨物自動車運輸事業法を制定した。

□物流人材

物流管理士は企業等に所属して輸送・保管・荷役・包装等物流の効率性を高めるために、企業の合理的な一貫物流体系を構築し物流費を削減する業務を担当、制度を通して物流人材の養成と管理を担当する者をいう。物流管理士制度は物流管理に専門性を備えていることを公認する制度である。

□総合物流情報システム

このシステムは製造業者、運送会社、倉庫業者等を連結して、業者間に必要な情報をやりとりすることができるようにする情報網で、陸上、海上、航空、鉄道業務のみならず、通関および貿易業務まで関係処理するためのものである。建設交通部で 1996 年から推進中であり、情報網の構築および運営は専門担当事業者である韓国通信と韓国物流情報通信が担当している。このシステムを構築する目的は、生産から消費地に至る物流活動を、情報通信技術等を利用した有機的結合および物流管理の効率的遂行のための情報網を構築して、物流情報の一括サービスを提供して、国家物流費を削減するためのものである。

(3)海洋水産部(Ministry of Maritime Affairs and Fisheries)

1) 設立日	: 1996 年 8 月 8 日
2) 代表者	: オ・ゴドン
3) 住所	: ソウル特別市鍾路区桂洞 140-2 番地
4) 電話番号	: 02-3674-6114
5) ホームページ	: http://www.momaf.go.kr/

海洋水産部には 11 局・室がある。その中で密接な物流関連部署は海運物流局と港湾局である。港湾は輸出入貨物の 99.7%を処理する国際物流の中心インフラであり、積み替え貨物の処理および組立・加工、流通、貿易等、総合物流機能の遂行により莫大な付加価値と雇用効果を創り出す 21 世紀の有望産業である。

港湾局の主な業務は次の通りである。

- 港湾物流の推定および港湾施設需要の算定を基礎に港湾開発計画を策定・推進し、港湾工事の実施に関連する指導・監督を行っている。
- 財政負担の大きな港湾事業に外国人等民間投資家の参加を促進して、政府の財政的負担を減らすための民間投資事業を促進している。
- 港湾建設技術振興および災害防止、既存港湾の維持・保守、港湾関連国際協力等を遂行している。

海運物流局の主な業務は次の通りである。

- 韓国を東北アジア物流中心基地に育成するための港湾の運営と海運産業の育成等、迅速で円滑な物流のための各種政策を策定・推進している。
- 韓国の港湾が東北アジアハブ港湾として優位を確保することができるようにするために、積み替え貨物誘致の活動強化、埠頭運営会社の活性化、港湾専門人材の養成制度の整備等、港湾競争力強化のための様々な制度を改善する業務を担当している。
- 港湾運営情報化のために、港湾運営情報網と個別企業の物流情報網を相互関係、情報を共有し国内外物流情報を総合的に管理することのできる海運港湾物流情報センターを構築している。
- 国内海運会社が先進海運国の海運会社との競争で優位を確保することができるように、船舶確保資金の安定的供給のための船舶投資会社制度の活性化、海運船会社に対するトン税制の導入、船舶登録制度の改善、サイバー海運取引所の構築を推進している。
- 国内物流輸送で海運の比率を高めるために様々な支援策を講じている。
- 優秀な船員を安定的に供給するための船員養成体制の改善と効率的な教育訓練システムの構築、船員保険等社会保障制度を改善している。

(4) 国立植物検疫所 (National Plant Quarantine Service)

1) 設立日	: 1978 年 4 月
2) 代表者	: アン・グァンウク
3) 住所	: 京畿道安養市万安区中央路 320 国立植物検疫所
4) 電話番号	: 031-449-0521
5) ホームページ	: http://www.npqqs.go.kr/

植物検疫所は港湾を通じた輸入植物類に対して病虫害の国内流入防止および輸出植物の国際信用度向上のために輸出入植物検疫を担当する。

(5) 海洋警察庁 (Korea Coast Guard)

1) 設立日	: 1953 年 12 月 14 日
2) 代表者	: イ・スンジェ
3) 住所	: 仁川広域市中区北城洞 1 街 105
4) 電話番号	: 032-884-5506
5) ホームページ	: http://www.kcg.go.kr/

港湾を中心とした海洋の通行の安全、海上治安および秩序維持を主に担当する。

(6) 地方海洋水産庁 (Rational Maritime Affairs and Fisheries Office)

地方海洋水産庁は海洋水産部長官の指揮監督を受け、所轄区域内の海運および港湾運営建設に関するすべての事務を処理する地方海運港湾部署である。わが国には釜山・仁川港を含む 11 地方海洋水産庁が各地域の個別港湾を管理・運営している。

(7) 税関 (Custom House)

港湾を通して輸入された貨物を対象に輸入関税を賦課・徴収する一方、輸出貨物に対する関税の減免、払い戻し等、輸出支援、密輸取締および保安、監視活動も兼ねている税関は、地方海運港湾庁とともに港湾と直接関連する代表的な行政部署のひとつである。

(8) 出入国管理所 (Immigration)

出入国管理所は港湾を通して出入国する船員、乗客の出入国審査と管轄区域内の外国人および外国団体に対して、在留動向、各種記録の管理、在留資格の付与、出入国に関する事実証明等、内外国人の出入国管理に関する事項を主に担当する海運港湾関連機関である。

(9) その他

このほかに水産振興院、動物検疫所、国立検疫所、海難審判院、国立農産物検疫所等の政府関連機関と港湾輸送協会を含む民間団体等がある。

3. 関連機関

下の機関の状況は 2005 年 5 月現在を基準にして整理したものである。

(1) 高速道路管理公団 (Korea Highway Management Corporation)

1) 設立日	: 1987 年 2 月 18 日 (2005 年 12 月 5 日 民営化完了)
2) 代表者	: イ・ウオンボ、ソン・ジョン
3) 住所	: 京畿道利川市夫鉢邑牙美里 697-23
4) 電話番号	: 031-639-0140
5) ホームページ	: http://www.himan.co.kr

設立目的

高速道路維持保守専門化と道路整備。セメントコンクリート舗装装備の効率的な管理、運営。交通安全施設の研究開発。高速道路付帯施設の設置、管理を目的とする。

主な事業

- 高速道路およびそれに準ずる道路の維持・保守事業
- 道路舗装装備の貸与および技術提供
- 造景事業および造景植物の栽培・販売事業
- 電気および消防施設工事、情報通信工事
- 道路安全診断および調査
- 高速道路サービスエリア、ガソリンスタンドの施設管理および運営
- 海外道路工事および維持管理遂行事業

(2)交通安全公団 (Traffic Safety Authority)

1) 設立日	: 1981年7月1日
2) 代表者	: パク・ナムフン
3) 住所	: 京畿道安山市檀園区古棧洞 523
4) 電話番号	: 031-481-0114
5) ホームページ	: http://www.kotsa.or.kr/

設立目的

交通事故の予防のための事業を通して交通安全管理の効率化を図り、国民の生命、身体および財産の保護に寄与する。

主な事業

- 陸上、航空、鉄道等交通の全分野における国民の生命と財産の保護事業
- 自動車の定期検査と新規検査、構造変更検査
- 運行中の自動車の排出ガスに対する精密検査
- 鉄道安全啓蒙活動と従事者の安全意識を育てるための諸業務
- 交通事故予防のための指導、広報活動
- 自動車事故被害者家族の支援
- 運輸業者に対する交通安全診断

(3)道路交通安全管理公団 (Road Traffic Safety Authority)

1) 設立日	: 1954年2月12日
2) 代表者	: イ・デギル
3) 住所	: ソウル市中区新堂5洞 171
4) 電話番号	: 02-2230-6114
5) ホームページ	: http://www.rtsa.or.kr/

設立目的

道路における交通安全に関する教育・広報・研究および技術開発等を通して交通秩序を確立し、交通の安全性を高めることによって、道路で起きる交通上の危険と障害を予防することに寄与する。

主な事業

- 道路交通安全に関する教育・訓練・広報および放送
- 道路交通事故の調査・分析および交通事故がよくある場所に関する分析および設計
- 道路交通安全施設と交通取締装備の試験・矯正・検査・設計・監理・運営・管理および

技術支援

- 道路交通安全対策と技術の研究・開発および技術サービス
- 道路交通安全に関する外国技術の導入および国際協力等の事業

(4)釜山交通公団 (Busan Urban Transit Authority)

1)設立日	:1988年7月1日
2)代表者	:イ・ヒャンニョル
3)住所	:釜山広域市釜山鎮区凡川1洞 861-1
4)電話番号	:051-643-0326
5)ホームページ	: http://www.subway.busan.kr/

設立目的

釜山交通圏域内に大衆交通施設の建設を推進し運営の合理化を期することにより、都市交通の発展と市民生活の便益および福祉増進に寄与する。

主な事業

- 都市鉄道の建設と運営
- 都市鉄道の駅中心圏の開発、駐車場の建設・運営、その他公団の設立目的と関係する開発事業
- 市内バス運送事業および貸切りバス運送事業

(5)釜山港湾公社 (Busan Port Authority)

1)設立日	:1982年4月15日
2)代表者	:チュ・ジュンソク
3)住所	:釜山広域市中区中央洞6街 14 600-016
4)電話番号	:051-999-3000
5)ホームページ	: http://www.pba.or.kr/

設立目的

港湾施設の開発および管理・運営に関する業務の専門性と効率性を高める。釜山港を競争力ある海運物流の中心基地として育成および国民経済の発展に寄与する。

主な事業

- 港湾施設の新設、改築、維持・保守・浚渫等に関する工事の実施
- 港湾の管理・運営

- 港湾施設工事および管理・運営に関連して、国または地方自治体から委託を受けた事業
- 上の事業に関する調査・研究、技術開発および人材養成
- 港湾区域以外で港湾利用者の便宜のための近隣生活施設および福利施設等の建設および運営に関する事業

(6)仁川国際空港公社(Incheon International Airport Corporation)

1)設立日	:1999年2月1日
2)代表者	:イ・ジェヒ
3)住所	:仁川広域市中区雲西洞 2850
4)電話番号	:032-741-0114
5)ホームページ	: http://www.airport.or.kr/

設立目的

仁川国際空港を効率的に建設および管理・運営して、航空輸送を円滑にし、国民経済の発展に寄与する。

主な事業

- 仁川国際空港の建設および管理・運営
- 空港周辺地域の開発、付帯事業およびその他国の委託事業の遂行
- 空港建設および管理、運営に関する研究・調査

(7)韓国空港公社(Korea Airports Corporation)

1)設立日	:1980年5月30日
2)代表者	:イ・グンピョ
3)住所	:ソウル市江西区果海洞 274 韓国空港公社
4)電話番号	:02-2660-2114
5)ホームページ	: http://kac.airport.co.kr/

設立目的

空港を効率的に建設・管理・運営するようにすることによって、航空輸送を円滑にし、国家経済の発展と国民福祉の増進に寄与する。

主な事業

- 空港の効率的建設・管理・運営および空港周辺地域の開発事業

- 航空機・旅客・貨物の処理施設および空港運営上必要な施設等の新設・増設・改良事業
- 航空交通と陸上・海上交通の連係のためのターミナル等複合交通施設の設置および運営事業
- 空港の建設・管理・運営に関連する政府委託事業

(8) 韓国道路公社 (Korea Highway Corporation)

1) 設立日	: 1969年2月15日
2) 代表者	: ソン・ハンネ
3) 住所	: 京畿道城南市寿井区大王板橋路 430
4) 電話番号	: 02-2230-4114
5) ホームページ	: http://www.freeway.co.kr/

設立目的

道路の建設および維持管理とこれによる事業を行い道路交通の発展に寄与する。

主な事業

- 高速道路の新設・拡張および維持管理
- サービスエリア等のような付帯および便宜施設の設置と管理、情報通信事業
- 物流施設および複合休憩施設等のような高速道路接続地域の開発事業
- 道路建設技術、道路維持保守技術等、高速道路に関する研究および技術開発

(9) 韓国鉄道施設公団 (Korea Rail Network Authority)

1) 設立日	: 2004年1月1日
2) 代表者	: チョン・ジョンファン
3) 住所	: 大田広域市中区大興洞 452-3 テリムビル
4) 電話番号	: 042-607-3114
5) ホームページ	: http://www.krnetwork.or.kr/

設立目的

鉄道施設の建設および管理とその他これに関連する事業を効率的に実施するようにすることによって、国民の交通便宜を増進し国民経済の健全な発展に寄与する。

主な事業

- 鉄道施設の建設、管理

- 外国鉄道の建設と南北連結および東北アジア鉄道網の建設
- 鉄道施設に関する技術の開発・管理および支援
- 鉄道施設の建設による鉄道駅周辺および鉄道沿線の開発・運営

(10)韓国コンテナ埠頭公団 (Korea Container Terminal Authority)

1) 設立日	: 1990年4月3日
2) 代表者	: チョン・イギ
3) 住所	: 全羅南道光陽市中洞 1318-2(旧産業銀行 1階)
4) 電話番号	: 061-797-4300
5) ホームページ	: http://www.kca.or.kr/

□ 設立目的

国内港湾施設の開発および管理・運営を一元化して、コンテナ貨物の円滑な流通を促進することを目的とする。

□ 主な事業

- コンテナ埠頭の開発および管理・運営
- コンテナ埠頭機能施設の設置および管理・運営
- コンテナ貨物の流通促進のための内陸連係輸送基地と交通施設の開発および管理・運営
- 港湾運送事業法による港湾荷役事業
- 港湾施設の開発および管理・運営のために政府が委託した事業
- 港湾開発および管理・運営に関する研究活動支援のための出資

(11)韓国土地公社 (Korea Land Corporation)

1) 設立日	: 1975年4月1日
2) 代表者	: キム・ジェヒョン
3) 住所	: 京畿道城南市盆唐区トルマ路 94
4) 電話番号	: 031-738-7114
5) ホームページ	: http://www.iklc.co.kr/

□ 設立目的

土地を取得・管理・開発および供給することによって土地資源の効率的な利用を促進し、国土の総合的な利用・開発を図り健全な国民経済の発展に寄与する。

□主な事業

- 政府の国土・土地政策の執行
- 行政中心複合都市建設事業、経済自由区域、北朝鮮および海外開発等、大規模な国家政策的開発事業
- 地方自治体との地域空間計画共同策定およびこれを基礎にした複合的・広域的な地域均衡開発事業
- 国有地管理および実態調査、国土情報化実務の遂行等、総合的国土管理業務
- 土地開発事業に関連する各種 SOC の設置・支援
- 地価および土地取引動向、国土利用実態等を調査して、政府の国土・土地政策の立案資料として提供
- 公認仲介士試験管理受託業務

4. 政府外郭研究機関

(1) 韓国交通研究院 (Korea Transportation Institute)

1) 設立日	: 1985 年 11 月 1 日
2) 代表者	: カン・ジェフン
3) 住所	: 京畿道高陽市一山西区大化洞 2311
4) 電話番号	: 031-910-3114
5) ホームページ	: http://www.koti.re.kr/

□設立目的

都市交通、道路、鉄道、航空、物流部門の合理的な施設計画および運営策を提示して、都市交通難を解消し、地域間の交通効率化、物流費用の減少、交通安全の向上に寄与する。各種交通関連資料の収集および提供、先端交通技術の研究開発および普及を目的とし、国際化傾向に対応して、南北韓道路および鉄道連結、アジアハイウェイを実現することによって、共同平和と繁栄に寄与する。

□主な事業

- 航空運営政策、交通モデルの開発等のような総合交通研究体系の構築
- 交通政策策定の科学化・情報化を支援し、総合交通データベースを構築する等の総合交通情報体系の構築
- 産学研合同技術研究体系の確立の一環として、国民の交通政策要求に応じる政策を開発し、交通部門の人材養成のための教育と訓練機能の強化

- 国際交通関連研究機関と定例学会を開催し、相互交流する学術セミナー等を開催することによって、国際研究交流協力を推進

(2) 韓国建設技術研究院 (Korea Institute of Construction Technology)

1) 設立日	: 1983 年 6 月 11 日
2) 代表者	: イ・スンウ
3) 住所	: 京畿道高陽市一山西区大化洞 2311
4) 電話番号	: 031-9100-114
5) ホームページ	: http://www.kict.re.kr/

□ 設立目的

建設技術の研究・開発および政策開発。建設機資材の調査・試験および品質管理、施設維持管理技法に関する研究開発および技術普及等を通して国の科学技術および経済発展に寄与し、国民の生活の質向上に寄与する。

□ 主な事業

- 建設産業の競争力確保のための建設技術の研究および開発
- 建設事業の効率化に関する政策および技術開発
- 国の建設技術政策の策定、評価およびモニター。建設工物品質認証業務等、政府委託業務の遂行
- 建設 CALS (Continuous Acquisition and Life-cycle Support)等を通じた建設事業の情報化基盤の構築
- 開発成果に関する教育および訓練
- 建設技術情報の収集、データベースの制作および普及

(3) 韓国流通物流振興院 (GS1 Korea)

1) 設立日	: 1991. 5. 10
2) 代表者	: パク・ヨンソン
3) 住所	: ソウル市龍山区東子洞 12-5 ゲートウェータワー6 階
4) 電話	: 02-311-1400
5) ホームページ	: http://www.gs1kr.org/

□ 設立目的

GS1 (EAN, UCC)標準およびシステムの普及等、物流産業の情報化と効率化を推進することによって、流通物流産業の振興と国民経済の発展に寄与する。

□主な事業

- 国際標準商品コード普及事業:世界的な商品コード標準化機関であるGS1の韓国代表機関として国際標準化作業に参加する一方、国内市場に国際標準を普及、拡大
- RFID 事業:RFID の活性化支援センターを構築、運営
- コリアンネット事業:製造業者と流通業者供給チェーン(Supply Chain)上の必要な商品情報(イメージ、価格情報を含む)と取引先情報を登録、維持、交換することができるように、インターネット基盤の国際標準電子カタログサービス事業を推進
- POSデータサービス事業:POSシステムを運営している国内流通業者から収集したPOS売上データを加工、分析して、品目別市場需要情報等をインターネット経由で提供するサービス
- UNSPSC 普及事業:電子商取引用国際商品分類標準である UNSPSC (The United Nations Standard Products and Services Code)の国内普及事業を担当しており、公式 UNSPSC 韓国語バージョンの開発およびコード決定過程への参加等、関連事業の推進
- その他流通物流合理化事業、物流情報化事業の実施

(4)韓国鉄道技術研究院(Korea Railroad Research Institute)

1)設立日	:1996年3月2日
2)代表者	:チェ・ナムヒ
3)住所	:京畿道儀旺市月岩洞 360-1
4)電話番号	:031-460-5000
5)ホームページ	: http://www.krri.re.kr/

□設立目的

国民が望む安全で速い快適な鉄道技術を実現するために、鉄道の複合システム、安全、試験認証分野の中心技術を開発し普及することに力を注ぐ。

□主な事業

- 高速鉄道、都市鉄道等のような鉄道システムの先進化技術の開発
- 鉄道安全確保技術、鉄道施設防災技術等の鉄道安全技術の開発
- Smart-Rail、次世代鉄道情報化技術、鉄道環境技術等のような次世代鉄道基礎技術の開発
- 国際公認試験および認証試験、鉄道安全性能評価事業等のような試験・認証事業および技術支援事業
- 国際協力事業、技術支援事業、鉄道政策および運営技術支援等のような技術支援事業

(5) 韓国航空宇宙研究院 (Korea Aerospace Research Institute)

1) 設立日	: 1989 年 10 月 10 日
2) 代表者	: チェ・ヨンソク
3) 住所	: 大田広域市儒城区魚隠洞 45
4) 電話番号	: 042-860-2114
5) ホームページ	: http://www.kari.re.kr/

□ 設立目的

航空宇宙科学技術領域の新たな探求・技術先導・開発および普及を通して、国民経済の健全な発展と国民生活の向上に寄与する。

□ 主な事業

- 航空機・人工衛星・宇宙発射体の総合システムおよび中心技術の研究開発に関連する技術用役の受託および委託研究
- 航空宇宙の安全性および品質確保のための技術開発、航空宇宙生産品の法的品質認証および国家間相互認証事業
- 国内外研究機関、教育機関、専門団体、産業界と共同研究開発、技術協力
- 科学技術分野の専門人材の育成
- 国家航空宇宙開発政策の策定を支援し、航空宇宙技術情報の流通および普及・拡大に努力
- 試験評価施設の産学研共同活用、研究開発成果の技術移転および企業化移転の遂行
- 学術誌を発行し、学術発表会および学術討論会を開催

(6) 韓国海洋水産開発院 (Korea Maritime Institute)

1) 設立日	: 1997 年 4 月 18 日
2) 代表者	: イ・ジョンウク
3) 住所	: ソウル市瑞草区方背 3 洞 1027~4 スアムビル
4) 電話番号	: 02-2105-2700
5) ホームページ	: http://www.kmi.re.kr/

□ 設立目的

国内外の環境変化に対応して海洋知識産業の育成、海洋サービス産業の高付加価値化および海洋産業の世界化を研究する一方、内部的な体制整備のための海洋産業構造改革に関する政策代案を研究する。

□主な事業

- 海洋・水産および海運港湾政策に関する調査・研究およびコンサルティング
- 国内外関連政策を比較研究し、国際物流および複合輸送に関する調査研究
- 国内外の海洋産業情報を収集、分析および普及し、それをデータベース化する事業
- 海洋水産技術に関する研究を受託し、海洋ベンチャー産業の支援および育成

(7)韓国海洋研究院(Korea Ocean Research & Development Institute)

1)設立日	:1973年10月30日
2)代表者	:ヨム・ギデ
3)住所	:京畿道安山市常緑区四2洞1270
4)電話番号	:031-400-6000
5)ホームページ	: http://www.kordi.re.kr

□設立目的

海洋科学技術の研究開発を通して管轄海域の科学的管理基盤を構築し、海洋資源の開発・利用および海洋安全確保能力を蓄積して、その成果を普及する。

□主な事業

- 海洋環境および気候変化に関する研究
- 海洋資源の管理・利用・開発に関する研究
- 極地環境・資源調査研究および科学基地の運営
- 沿岸・港湾工学および海洋安全・輸送システムに関連する技術開発
- 国内外研究機関・産業・大学・専門団体との共同研究の遂行および技術提携
- 科学技術分野の専門人材の養成
- 研究開発または研究用役の受託および委託
- 国家海洋科学技術政策研究等、海洋関連公共部分の基礎・応用・開発研究

5. 協会および学会

(1) 大韓交通学会 (Korean Society of Transportation)

1) 設立日	: 1982年4月15日
2) 代表者	: キム・グァンシク
3) 住所	: ソウル市江南区駅三洞 635-4 韓国科学技術会館新館 809号
4) 電話番号	: 02-564-9201
5) ホームページ	: http://kor-kst.or.kr/

□ 設立目的

鉄道、海運、航空および流通等、交通に関する学術と技術を研究、応用して交通の工学、経済、計画、運営、行政および政策分野の発展に寄与し、また会員相互の親睦を図ることによって国家発展に貢献することを目的とする。

□ 主な事業

- 学術誌の発行、学術発表会および学術討論会の開催
- 国内外の関係団体との紐帯強化活動
- 教材の編纂、その他のサービス事業の遂行
- 会員: 個人 1,897名、団体 45団体、機関 85機関

(2) 物流産学研協会 (Logistics Professional Association)

1) 設立日	: 2000年1月3日
2) 代表者	: ヒョン・ビョンオン
3) 住所	: ソウル市江南区浦二洞 190-1 サンウォンビル 3階
4) 電話番号	: 02-3461-3034
5) ホームページ	: http://www.lpa.or.kr/

□ 設立目的

企業物流政策の策定に必要な幅広い諮問と提案、企業物流発展のための創造的研究活動および教育、海外先進物流動向および物流政策を研究・分析して、わが国の企業物流発展と企業物流の先進化に寄与する。またソウルと首都圏に偏重している物流情報と教育等の機会を中小都市まで拡大して、国内企業物流の水準を上向きに平準化することに寄与する。

国内外すべての企業物流関連団体の参加を徐々に推進して、物流専門家と物流関連団体の統合された機関としての地位を確立し、物流関連専門家、企業および団体がシナジー効果を得られるように相互に情報を交流する。

□主な事業

- 企業物流政策の策定に必要な研究および諮問事業の遂行
- 企業物流効率化のための研究調査およびコンサルティング、韓国的特性に適合する企業物流理論の確立と実務技法等に関する研究の遂行
- 物流専門家課程、輸送・配送システム実務課程、保管および在庫システム実務課程、物流情報システム実務課程、流通専門家課程等の教育課程を通して、物流専門人材を養成
- 会員:CEOフォーラム加盟会社(31社)、Logistics & SCMフォーラム加盟会社(54社)、準会員(54名)

(3)全国バス運送事業組合連合会

1)設立日	:1954年2月15日
2)代表者	:ファンウイジョン
3)住所	:ソウル市瑞草区方背3洞 1031-8 全国バス会館3階
4)電話番号	:02-585-4578
5)ホームページ	: http://www.bus.or.kr/

□設立目的

バス運送事業の公益性を実現し政府施策を積極的に推進して、事業者相互の協力体制を強固にすることによって、運送事業の健全な発展と共同利益を図る。

□主な事業

- バス運送事業の健全な発展とバス運送事業者共同の利益を図り、政府の施策を積極的に推進するための事業
- バス運送事業に関する統計の作成管理。バス産業発展のための政策開発等の調査・研究事業
- 経営者と従事者の教育訓練、就業管理および労使業務の指導
- 自動車運送事業の経営指導
- 輸送秩序の確立のための指導および安全管理
- 建設交通部長官から委託を受けた業務の処理
- 旅客自動車運輸事業法第61条による共済事業
- 旅客自動車運輸事業法第57条第1号該当事業としての交通手段外部広告事業
- 会員:全国17市・道組合(事業者514社)

(4) 全国貨物自動車運送事業連合会 (Korea Trucking Association)

1) 設立日	: 1957年9月20日
2) 代表者	: ミン・ギョンワン
3) 住所	: ソウル市瑞草区方背洞 753-5 ファリヨン会館 11階
4) 電話番号	: 02-3477-3131
5) ホームページ	: http://www.kta.or.kr/

設立目的

貨物自動車運送事業の公益性を実現し、政府の施策を積極的に推進し、事業者相互の協力体制を強固にすることによって、運送事業の健全な発展および共同利益を図ることに寄与する。

主な事業

- 貨物自動車運送事業の健全な発展と共同の利益のための事業
- 貨物自動車運送事業に関する統計および調査研究事業
- 教育訓練および就業管理、経営指導に関する業務
- 会員: 16 市道協会

(5) 全国貨物自動車運送斡旋事業連合会 (Korea Freight Forwarders Association)

1) 設立日	: 1974年10月7日
2) 代表者	: ソン・ヨンテク
3) 住所	: ソウル市九老区九老洞 1124-41 KJビル 5階
4) 電話番号	: 02-869-4052
5) ホームページ	: http://kffa.or.kr/

設立目的

貨物自動車運送斡旋事業の健全な発展と共同利益を図る。

主な事業

- 貨物自動車運送斡旋事業の健全な発展と斡旋事業者の共同利益を図る事業
- 事業の振興、発展に必要な統計を作成・管理し、外国資料を収集・調査研究
- 経営者と運送斡旋従事者に対する教育訓練を実施し、経営改善を指導
- 会員: 15 市道協会

(6) 中小企業協同組合中央会 (Korea Federation of Small and Medium Business)

1) 設立日	: 1961年5月14日
2) 代表者	: キム・ヨング
3) 住所	: ソウル市永登浦区汝矣島洞 16-2
4) 電話番号	: 02-2124-3114
5) ホームページ	: http://www.kfsb.or.kr/

□ 設立目的

中小企業で構成された業種別協同組合が主体になって設立した民間経済団体で、中小企業に関する調査、研究と資金、人材、販路等、中小企業経営全般に関する総合的な支援を通して、中小企業が国民経済の主導的な役割を遂行することができるように支援している。

□ 主な事業

- 中小企業に関する調査研究および政策建議
- 協同組合の組織化と共同事業の推進を支援
- 中小企業の事業領域の保護
- 中小企業の販路支援および輸出促進
- 中小企業の世界化および人材・情報化の支援
- 中小企業に対する教育研修および経営情報の支援
- 中小企業の製造物責任(PL)制度への対応支援
- 会員: 25 連合会、181 全国組合、355 地方組合、225 事業組合

(7) 韓国道路交通協会 (Korea Road & Transportation Association)

1) 設立日	: 1966年5月13日
2) 代表者	: ソン・ハンネ
3) 住所	: ソウル市江南区大峙洞 1009-5 クサンビル 4 階
4) 電話番号	: 02-552-5871~3
5) ホームページ	: http://www.krta.co.kr/

□ 設立目的

道路交通技術の発展を促進し、国内外の技術交流を図り、道路交通関連政策を調査・研究して、技術、情報、知識を普及する。道路交通に関する政府、公共団体等の委託業務を遂行し、会員相互の親善を図り友好増進等を目的とする。

□ 主な事業

- 道路建設基準の制定、改正、審議および建設新技術の普及

- 道路および道路橋設計基準と標準仕様書の管理
- 道路および交通に関する技術研究
- 道路交通に関する諮問、建議、請願
- 道路および交通技術に関する研究発表会、講演会、研修会等の開催と見学および視察
- 各種技術指導書の配付
- 主要国際会議 (IRF、PIARC、REAAA 等) の参加および国内行事の主管等の業務
- 会員: 個人会員 1,560 名、団体会員 145 社

(8) 韓国物流管理士協会 (Korea Certified Logistics Consultants Association)

1) 設立日	: 1998 年 7 月
2) 代表者	: パク・チョンソプ
3) 住所	: ソウル市瑞草区瑞草洞 1595-2 センチュリー2 次 1103 号
4) 電話番号	: 02-587-1184
5) ホームページ	: http://www.kclca.or.kr/

□ 設立目的

物流管理士の権益伸張と物流発展のための情報を交換し、政府および対顧客物流サービスの向上を図る。また政府が必要とする政策と関連事業を積極的に支援し、多様な物流分野を対象とする物流事業に必要な教育およびサービスを提供することによって、国の効率的な物流体制構築および運営を先導する。

□ 主な事業

- 国家物流の先進化と物流産業の発展に寄与することのできる物流専門人材の養成
- 各種公開教育および注文教育、物流管理士養成課程の運営
- 企業の需要に応じるコンサルティングの遂行
- 物流戦略企業物流、物流システム等に関する研究用役の遂行

(9) 韓国物流協会 (Korea Logistics Association)

1) 設立日	: 1984 年 9 月 1 日
2) 代表者	: ソ・ビョンニョン
3) 住所	: ソウル市麻浦区桃花 2 洞 173 サムチャンプラザ 2 階
4) 電話番号	: 02-706-0823~4
5) ホームページ	: http://www.kola.or.kr/

□設立目的

物流技術・情報に関する調査および研究と普及、会員の物流認識向上活動等を通して、わが国の物流合理化に寄与する。

□主な事業

- 国際物流展示会行事の開催
- 物流管理士資格試験の管理
- 物流標準化および物流標準マーク制度認証事業等の事業
- 物流専門人材の教育・研修事業、国内外物流研究団の派遣および研修等の教育業務
- その他の研究調査および用役、コンサルティングの遂行
- 会員:法人会員 103 社、個人会員 124 名

(10)韓国複合運送幹旋業協会 (Korea International Freight forwarders Association)

1) 設立日	:1993 年 1 月 29 日
2) 代表者	:ソン・ジョンソプ
3) 住所	:ソウル市鍾路区積善洞 80 積善現代ビル 3 階
4) 電話番号	:02-733-8000
5) ホームページ	: http://www.kiffa.or.kr/

□設立目的

複合運送幹旋業の発展を期し、会員の福祉向上と親睦を図り、業界の健全な発展に寄与することを目的とする。

□主な事業

- 複合運送幹旋業の健全な発展と事業者の共同利益を図る。
- 複合運送幹旋業の振興発展のための統計の作成
- 管理と業務資料の発行
- 経営者および従事者の教育訓練
- 複合運送幹旋業の経営改善に関する業務
- 国際関連団体との情報交換および協力増進
- 会員:779 社

(11)韓国パレットコンテナ協会 (Korea Pallet and Container Association)

1) 設立日	: 1996 年 11 月 22 日
2) 代表者	: イ・ビョンソン
3) 住所	: ソウル市麻浦区桃花 2 洞 173 サムチャンプラザ 2 階 211 号
4) 電話番号	: 02-715-1281~2
5) ホームページ	: http://www.copal.or.kr/

□ 設立目的

韓国産業界のパレットコンテナ使用水準を向上させ、パレットコンテナの普及促進および品質向上を通して、パレットコンテナ製造業界の先進化等、韓国のパレットコンテナ分野の発展を図り、物流合理化と物流費削減に寄与することを目的とする。

□ 主な事業

- パレットコンテナ製造業の経営および製造技術に関する調査研究
- パレットコンテナの新素材開発の情報収集および提供
- パレットコンテナ実態調査および関連資料の発行
- 品質基準書の制定等設立目的の達成のために必要な諸事業
- 会員: 通常会員 49 社、私用会員 24 社、特別会員 10 名

(12)韓国航空振興協会 (Korea Civil Aviation Development Association)

1) 設立日	: 1992 年 11 月 18 日
2) 代表者	: イ・グンピョ
3) 住所	: ソウル市江西区果海洞 272 金浦空港(旧)国内線貨物庁舎 304 号
4) 電話番号	: 02-2662-6271
5) ホームページ	: http://www.airtransport.or.kr/

□ 設立目的

航空振興のための調査研究および航空技術情報の収集・分析・普及を通して航空安全に寄与し、航空業界の育成発展のための事業実施により共同の利益を増進することを目的とする。

□ 主な事業

- 航空運送事業等航空産業の発展のための業務
- 航空振興のための調査研究および広報
- 航空施設の運営改善に関する事項、航空統計と資料集および学術誌等の発行
- 外国の航空制度および航空輸送産業に関する調査研究、航空振興のための政策代案の開発および対政府建議

- 外国航空機関との国際協力促進に関する業務
- 建設交通部長官または加盟会社が委託する業務
- 会員:韓国空港公社、仁川国際空港公社、(株)大韓航空、アジアナ航空(株)

(13)ITS Korea (Intelligent Transport Society of Korea)

1)設立日	:1999年4月17日
2)代表者	:ソン・ハンネ
3)住所	:ソウル市瑞草区良才1洞99-1 チョンウォンビル2、3階
4)電話番号	:02-562-3400
5)ホームページ	: http://www.standardits.or.kr/

□設立目的

知能型交通システム(Intelligent Transport Systems、以下「ITS」という)の効率的な実現のために、公共・民間部門の相互協力を促進し、ITS に関する各種研究、政策諮問および事業活動を通して、ITS 分野の発展に寄与することを目的とする。

□主な事業

- 国家 ITS 政策・技術の諮問および委託業務の遂行
- 民間部門の研究・開発事業の支援
- 国家 ITS アーキテクチャーの確立、標準化支援および総轄管理
- 国際協力の促進
- ITS の情報センターの役割遂行
- 研究発表会および技術展示会の開催
- ITS 事業の奨励、国民広報および教育訓練
- ITS 事業の管理および検査の支援
- 刊行物の発行および配布
- 会員:団体 137 社、個人 583 名

(14)韓国船主協会(KSA:Korea Shipowners Association)

1)設立日	:1954年4月20日
2)代表者	:チャン・ドチャン
3)住所	:ソウル市鍾路区唐朱洞100番地、世宗ビル10階 韓国船主協会
4)電話番号	:02-739-1551~7
5)ホームページ	: http://www.shipowners.or.kr/

□設立目的

加盟会社の権益増進はもちろん、会員相互の親睦を図り、わが国外航海運業の経済的・社会的地位の向上および国際的活動を促進、その健全な発展を図る。

□主な事業

- 海運政策・税制・金融およびその他関連法規の調査研究
- 政府・国会およびその他重要な業界意見および主張の陳述または建議
- 外航海運船員の需給対策および労使対策の推進
- 船員教育および関連法令の改善
- 船員・船舶の競争力向上対策の推進
- 船舶確保資金の融資および各種基金による事業資金の斡旋業務
- 外航海運に関する政府業務の代行
- 海運関連統計の作成
- 外航海運産業に関する国民広報と関連資料および情報収集
- 外航海運に関する特殊貨物の保護対策およびその他共同対策の推進
- 国際協約および条約・海運関連国際会議に関する業務の推進
- 国際海上保険に関する調査研究および関連資料の収集配布等

(15) 韓国海運組合 (Korea Shipping Association)

1) 設立日	: 1962年7月3日
2) 代表者	: パク・ホンジン
3) 住所	: ソウル市江西区空港路 298 (登村 3 洞 660-10)
4) 電話番号	: 02-6096-2000
5) ホームページ	: http://www.haewoon.co.kr/

□設立目的

沿岸海運業者の経済的・社会的地位向上と国民経済のバランスのとれた発展を図る。

□主な事業

- 旅客・船員・船舶・船主賠償共済事業
- 石油類供給事業
- 沿岸旅客船ターミナルの委託管理・運営
- 旅客船運航の安全管理
- 事業資金貸付事業
- その他国または地方自治体が補助または委託する事業(沿岸貨物船業者補助金支援)

計画等)

(16)韓国港湾物流協会 (Korea Port Logistics Association)

1)設立日	:1977年3月4日
2)代表者	:クァク・ヨンウク
3)住所	:ソウル市城北区普門洞7街118番地 ソグァンビル7階704号
4)電話番号	:02-924-2113
5)ホームページ	: http://www.kopla.or.kr/

□設立目的

港湾物流産業の発展と加盟会社の権益向上のために、港湾荷役機能の向上および合理化促進と港湾荷役秩序の確立を図る。

□主な事業

- 港湾荷役事業者の共同利益を図る。
- 港湾荷役事業に関する対政府建議および諮問
- 港湾荷役料金の調整実施および取引秩序の確立
- 港湾施設の現代化および荷役装備の機械化の推進
- 港湾運送労組と労使団体交渉および賃金・厚生協約の締結
- 港湾労働者退職引当金・国民年金および港湾現代化基金の総轄管理
- 港湾荷役災害予防活動、その他加盟会社の権益向上のための活動

(17)韓国水先案内人協会 (Korea Maritime Pilots Association)

1)設立日	:1977年8月22日
2)代表者	:イ・ギョンファ
3)住所	:ソウル特別市永登浦区汝矣島洞13-5 (オゾンビル1004号)
4)電話番号	:02-784-6021~2
5)ホームページ	: http://www.kmpilot.or.kr/

□設立目的

会員(水先案内人)相互の親睦と水先案内人の福祉向上、水先案内装備の改良および水先案内業務の発展に寄与する。

□主な事業

- 水先案内業務の調整および政府の施策に対する諮問応答

- 会員の福祉向上と親睦を図る。
- 水先案内装備の改良および水先案内業務発展のための公益事業
- 支会における水先案内人合同事務所および水先案内船の受託運営
- 国際水先案内人機関との関係強化
- 海難防止に関する事業の協力
- 会員の資質向上のための研修事業
- 水先案内業務に関する資料収集および調査研究
- 会報の発行および編纂に関する事業

(18)韓国港湾協会 (Korea Ports & Harbor Association)

1) 設立日	: 1977年2月3日
2) 代表者	: ファン・ホヨン
3) 住所	: ソウル特別市永登浦区汝矣島洞 17-1 17-1 クムサンビル 1013 号
4) 電話番号	: 02-782-7903
5) ホームページ	: http://www.koreaports.or.kr/

□ 設立目的

港湾関係者の知識向上と相互親睦を図り、港湾建設に関する調査・研究および技術開発と港湾建設関連情報の共同活用の促進等、港湾建設産業の健全な発展に寄与することを目的とする。

□ 主な事業

- 港湾に関する企画・調査・研究および技術開発
- 政府その他に対する港湾に関する諮問・建議および請願
- 港湾に関する会誌、図書、その他の印刷物の発行
- 港湾に関する国内外学会、協会、その他本協会の目的に合致する団体および国際会議に関する事項
- 港湾に関する政府、公共団体、その他の委託業務の遂行
- 港湾に関する国内外の図書および資料収集および研究
- 港湾従事者の教育・研修、海外派遣および研究補助
- 港湾発展有功者の表彰
- 港湾建設に関する情報化事業

第4章 流通および物流産業政策と法規

第1節 政府の基本政策

流通および物流産業に関する政府の基本政策には、流通産業発展基本計画、国家物流基本計画、東北アジア物流中心ロードマップの三つがある。

1. 流通産業発展基本計画(2004年～2008年)

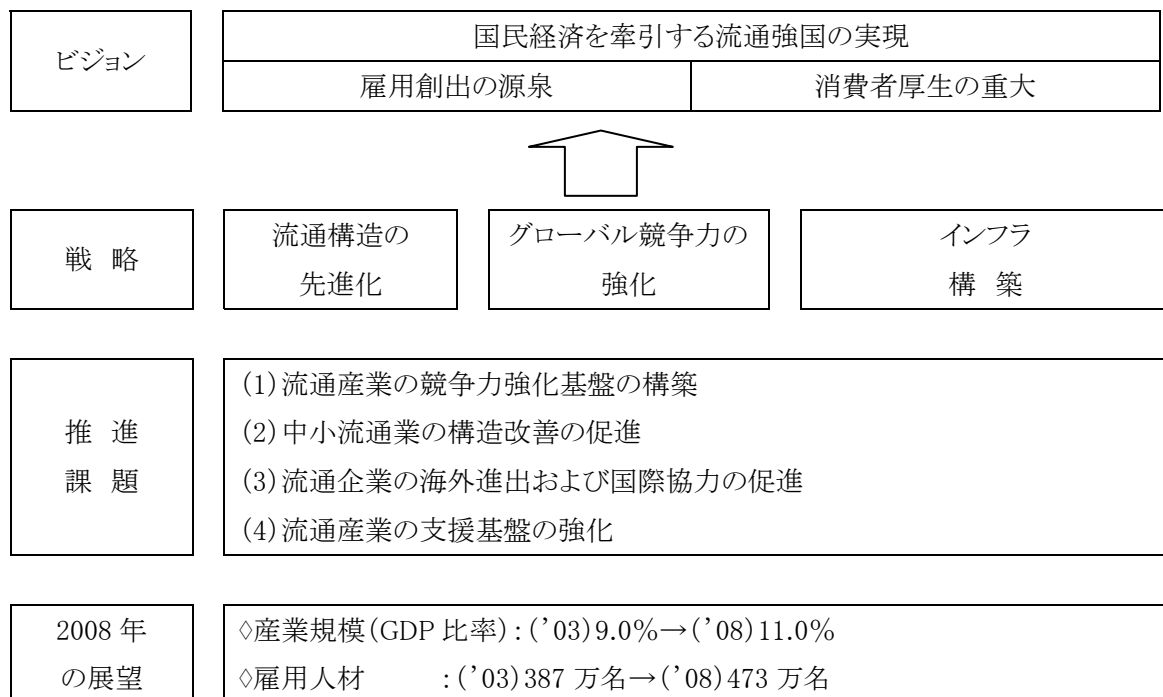
(1)概要

流通産業発展基本計画は2004年～2008年の5年間のわが国の流通産業の発展ビジョンを提示し、これを推進する戦略を含んでいる。この基本計画は1999年～2003年の流通産業発展基本計画が満了することによって2回目に用意されたものである。

流通産業発展法第5条によると、産業資源部長官は5年ごとに流通産業発展基本計画を策定しなければならない。基本計画は関係中央行政機関の長との協議を経てたてられなければならない。実施計画は基本計画により毎年策定しなければならない。また関係中央行政機関の長との協議も経なければならない。産業資源部長官は基本計画と実施計画をソウル特別市長・広域市長または道知事に知らせなければならない。これら市長・道知事は基本計画と実施計画により市長・郡守・区庁長の意見を聞いて地域別実施計画をたて、これを実施しなければならない。

(2)流通産業のビジョンと戦略

< 図 4-1 > 流通産業のビジョンと戦略



(3)重点推進課題

1) 流通産業の競争力強化基盤の構築

□競争力のある流通業態の出店および成長支援

- ディスカウントストア・百貨店等、大型流通業の投資を促進するために、地方自治体の立地、人材、規制緩和等の投資条件を作る。
- TV ホームショッピング・インターネットショッピングモール等、無店舗販売業の実態を調査して、「無店舗販売業活性化策」を策定、推進する。
- 中小流通業革新モデルとして「フランチャイズシステム」を積極的に普及して、中小流通業の生産性を高める。

□流通産業のデジタル化および協業的流通体系の構築

- 無線周波数認識(RFID)技術試験事業を拡大し、電子流通コード(EPC)の普及・管理体系の構築を通してRFIDの産業化を促進する。
- e-カタログ普及拡大等、製造・流通・物流企業間のSCM活性化を通して製品サイクル全般にわたる相互協力体系を構築する。

□流通産業発展の中心である知識基盤型流通革新人材の養成

- 地域別に大学の流通関連特性化分野の産学人材養成ネットワークの構築を通して、人材需給を円滑化する。
- 大型流通業者の教育ノウハウを総合した e-learning システムを構築して、創業希望者、就業者、中小商人等を教育する。

□流通・物流機能効率化を通じた流通構造の高度化

- 流通物流(卸売配送業)・エネルギー輸送専門企業等を積極的に育成して、流通およびエネルギー分野物流アウトソーシングを拡大する。
- 製造・流通業者の個別輸送慣行(自家物流)と空車運行を改善するために、物流共同化事業を拡大する。
- 物流標準化を拡大して流通・物流プロセス間の関係を強化することによって、物流人材の削減、装備活用の極限化等、物流生産性を高める。

2) 中小流通業の構造改善の促進

□「中心市街地商圈活性化事業」の積極的推進

- 在来市場・中小流通業等を文化・観光・地域特産品および大型店舗等と連係して、地域複合文化圏を作る。
- 流通産業発展法を改正して地方自治体に基本計画の策定権限を与え、地域商権管理団の設立等のための法的根拠を整備する。
- 外国優秀事例を普及し先進地方自治体との姉妹提携を促進して、地方自治体の受け入れ環境を整備する。
- 国家均衡発展特別会計事業と連係して推進することによって、地域特性に適合するモデルが定着できるように促進する。

□在来市場活性化のための総合的・体系的支援基盤作り

- 「在来市場育成特別法」を制定して市場環境改善を支援し、在来市場の再開発、再建築のための特例措置を反映する。
- 施設の現代化および市場環境改善支援を年次的に拡大して、顧客が在来市場を探すことのできる環境を作る。
- 在来市場の情報化基盤を構築して商圈を周辺に拡大し、顧客にワンストップショッピングの便宜を提供する。

□商店街振興組合の活性化を通じた卸小売密集地域の活性化

- 商店街の範囲を拡大して商店街組合の組織を活性化し、商店街組合を簡単に支援することができるように制度を改善する。

□中小商人の自発的経営革新力量の向上

- 在来市場別商人組合およびネットワークの構築、市場連合会の設立等、市場の自主的革新を主導する求心力を育成する。
- 先進流通経営技法およびサービス精神の伝授、優秀流通施設の現場見学を実施し、所要費用(70%)を支援する。

3) 流通産業の海外進出および国際協力の促進

□国内企業の海外進出のための韓中協力の強化

- 中国市場調査のために「流通企業中国投資調査団」を派遣し、地域別に流通市場を調査する。
- WTO2ヶ国交渉、政府および民間次元の協議会を通して中国市場進出障壁を緩和し、政策等を交流する。
- 東北アジア流通物流協力体を構成して、韓中日標準パレット(T-11)の共同使用策、流通物流専門人材の交流を推進する。

□国内流通物流企業の海外進出と国内企業のグローバル競争力の強化

- 「国際物流支援団(KILC)」を設立して海外進出物流企業に物流コンサルティングを提供し、協力業者を斡旋し、教育・訓練等を支援する。
- 世界的流通網を有している国内進出海外流通企業を通じた国内製品の海外販路の開拓を促進する。

4) 流通産業支援基盤の強化

□流通産業統計・モニターを強化するためのシステム構築

- 流通企業実態調査周期を3年から1年に短縮し、流通景気実態調査指数(RBSI:Retail-BSI)を開発して、市場状況を体系的に把握する。
- 「流通物流振興院」を中心に流通産業統計を収集し流通企業実態を調査し、流通産業の動向と見通しを調査する。

□流通従事者の士気高揚および流通産業に対する認識向上

- 「流通人の日」および「流通週間」を設置する。
- 全国小売業協議会、韓国 SCM 協議会等、民間団体を中心に商取引秩序、社会的責任、消費者保護運動を強化する。

□流通産業発展を促進するための不動産税制の改善

- 流通企業の業務用土地に対する総合土地税を現行「別途合算課税」から工場用地に適用される低率の「分離課税」に変更・適用する策を講じる。

2. 国家物流基本計画

(1)概要

国家物流基本計画は貨物流通促進法第3条に基づいている。同法によると、「建設交通部長官は効果的な物流体系を構築するために国家物流基本計画を策定しなければならない。」とし、国家物流基本計画の法的な根拠を整備した。また、長期の国家物流基本計画の下部実践計画として中短期の「中期国家物流基本計画」を策定して、物流の未来像と政策推進方向を提示している。

国家物流基本計画の計画対象には物流拠点施設拡充事業、物流技術高度化事業、物流産業競争力向上事業、環境にやさしい物流環境づくり事業、国際物流体系構築事業等がある。

(2)推進目標

国家物流計画の推進目標は5種類提示される。

最初に物流強国を指向する物流幹線ネットワークの構築、第2に物流部門のハードウェアとソフトウェアの有機的調和のための物流技術の高度化、第3に物流産業の体質改善を通じた国際競争力の強化、第4に安全と環境を考慮した環境にやさしい物流環境づくり、第5に世界を指向する国際物流ネットワークの構築である。各目標別細部事項を見ると、次の通りである。

(3)目標別細部事項

□物流強国を指向する物流幹線ネットワークの構築

- 経済圏域別・産業特性別に物流拠点施設を合理的に配置する。すなわち、Hub & Spoke 物流ネットワーク構築のために全国5大圏域に複合貨物ターミナル・内陸コンテナ基地を建設する。
- 都市内物流施設の体系的整備のために、都市物流体系を改善し整備する。すなわち、都市交通の混雑を緩和するために物流基盤施設を拡充し、物流施設の合理的配置に

より貨物輸送を合理化する。

- 政府次元で関連機関の物流施設拡充計画を調整する。すなわち、重複投資を予防し施設を最適に配置するために、地域別物流拠点施設の院単位の調査を実施する。

□ハードウェアとソフトウェアの有機的調和のための物流技術の高度化

- 政府・企業・個人等経済主体の意思決定を支援することのできる使用者中心の総合的な物流情報網を構築する。すなわち、陸上・港湾・航空の個別物流情報網と通関・貿易等、関係情報網を連係した総合物流網を構築する。また、農産物の生産から販売・消費まで、単位事業別流通情報化事業を効率的に連係した農産物総合流通情報網を構築する。
- 政府次元で関連機関物流情報化計画を調整し、民間企業の流通・物流情報化を支援する。
- 物流施設・装備の利用効率向上と労働生産性の向上のために、国内・国際的な物流標準化を推進する。
- 経済的波及効果の大きな未来型物流技術の開発・普及を先導する。

□物流産業の体質改善を通じた国際競争力の強化

- 物流産業の国際競争力向上のために、向上のための基盤を作る。すなわち鉄道・沿岸輸送を活性化して、道路偏重的な貨物輸送構造を改善する。
- 単純保管倉庫(Storage)の総合流通倉庫(Warehouse)への転換を支援し、倉庫保管システムを合理化する。具体的には、倉庫利用最適化のために倉庫自動化を推進し、効率的集配送および在庫管理機能を遂行する流通倉庫を拡充する。
- 荷役作業の生産性向上のために機械化を促進する。埠頭管理と埠頭作業の一元化を図り、荷役作業の効率化のための労務供給制度の改善を推進する。
- 荷役システムの改善と包装の合理化を推進する。新たな包装材料および機器を開発し、包装ラインを自動化し電算化する。包装サイズの標準化および規格化を推進する。

□環境にやさしい物流環境づくり

- 環境にやさしい地下物流システムを拡充する。すなわち、精油、液化ガス等石油類の安全な輸送のためのパイプライン輸送網体系を確立する。また、地下鉄・地下車庫等地下空間を活用した廃棄物・小荷物輸送システムを構築する。
- 有害物質・廃棄物等危険物の輸送管理を強化する。具体的に、上水源保護区域、人口密集地域の保護のための「危険物輸送禁止地域」を設定する。体系的な危険物管理のための法令を整備する。
- 環境保護のために再使用可能な(returnable)パレットとコンテナの使用を拡大する。

□世界を指向する国際物流ネットワークの構築

- 中枢空港と港湾等国际的な物流基盤施設を拡充する。具体的な事業としては、仁川空港と金浦空港に Air Cargo Complex を作って国際積み替え貨物処理能力を拡充する。釜山港・光陽港等の主要港湾を、高付加価値を創出しうる現代式 Penta-Port に転換する。
- 南北の経済的統一に備えた物流基地基盤を作る。南北の貨物交流の問題を改善し、北朝鮮地域を含む韓半島総合物流運営体系の構築基盤を作る。
- 先進物流企業が自由に活動できる開放的な営業活動基盤を提供し、世界の中で競争することのできる物流専門人材を確保する。

(4)主要物流技術開発政策

1)技術開発の必要性

世界経済の変化と絡み合って物流環境も大きく変化している。グローバル企業は生産立地、販売立地等の多様化を通して企業活動の最適化を試みている。顧客もやはり過去と異なり非常に多様なサービスを要求している。こうした環境変化に合わせて、物流産業でも輸送物量の少量・軽薄・多頻度化を要求している。第三者物流業者の拡大と第四者物流業者の登場により物流サービスのみを専門的に遂行する多国籍企業も出現した。こうした企業は全世界に物流拠点を確保しつつ、新たな物流付加価値を創出している。このグローバル企業の物流サービスの専門化は、高度な物流情報統合システムおよび集配送システムに基づいている。

現在韓国は、東北アジア物流ハブの建設という国家的プロジェクトを進めているが、こうした課題の達成のためには、インフラ構築、法的・制度的整備以外に、技術的基盤を中心的に必要とする。主要物流技術分野としては、物流インフラおよび設備技術分野、システム運営およびソリューション分野、鉄道物流分野、港湾物流分野等がある。

2)主要物流技術分野

物流インフラおよび設備技術分野にはピッキングおよび分類システム、倉庫および貯蔵システムがある。システム運営およびソリューションに関連しては、プロセス統合および効率化技術、物流関連 IT 技術分野がある。鉄道物流分野の技術としては、鉄道網の連結、物流標準化、機械化および自動化がある。最後に港湾物流分野としては、コンテナ船、自動化無人装備等のような港湾設備が含まれている。

関連部署別物流技術開発政策に関連して中心内容を示すと、次の表の通りである。

< 表 4-1 > 部署別物流技術開発政策関連中心内容

主管部署	関連政策	物流関連中心内容
政府部署 共同	次世代成長動力推進計画(2002. 11)	知能型総合物流システム技術の選定および開発
	国家技術指導(NTRM)	統合物流輸送システム構築技術の開発
建設 交通部	国家物流基本計画	次世代物流情報化技術開発支援および体系的な物流 R&D 事業の推進
	国家交通中核技術開発事業	物流運営改善技術および大陸鉄道連係技術開発、CVO システムの構築・運営
海洋 水産部	先端港湾技術開発	次世代港湾設計技術開発、環境にやさしい沿岸・港湾技術の開発および普及
	中長期港湾技術発展基本計画	船舶の大型化・高速化による荷役技術開発、中枢港湾(Hub-port)の育成、港湾の物流総合基地化推進
	先端海洋科学技術開発計画	超高速カーフェリーおよび超大型コンテナ船の開発
	海運物流情報システム開発計画	港湾管理情報の集中化・開放化のために IT 技術を接続した港湾運営システムの開発
産業 資源部	次世代成長動力発展戦略(2003. 9)	知能型燃料電池自動車の開発および RFID 基盤のユビキタス物流環境づくり
	産業技術革新 5 ヶ年計画	知能型物流センター運営システムの開発、モバイル技術を利用した SCM システムの開発、RFID 基盤のユビキタス電子物流システムの開発
情報 通信部	先導基盤技術開発事業	SCM 構築ソフトウェアおよび電子商取引保安プラットフォームの開発、貨物および車両位置追跡に必要な要素技術の開発および支援
	次世代 ITS 技術開発	次世代 DSRC サービスの開発および普及
	IT 中核部品開発事業	ユビキタス物流環境づくりに必用なネットワークおよび UHF 対 RFID チップの開発
環境部	次世代中核環境技術開発事業	輸送安全情報システムの開発
科学 技術部	国際(技術)協力指導(NTRM)	「統合物流輸送システム」構築のための技術水準の分析および協力対象の模索等を通じた技術開発戦略の策定
鉄道庁	鉄道技術研究開発	既存船の高速化、鉄道維持・保守の効率化のための技術開発
	次世代鉄道基礎技術の開発	鉄道運営効率向上のための先端電子制御技術適用試験

3. 東北アジア物流中心推進ロードマップ²²⁾

(1) 概要

東北アジア物流中心推進ロードマップの推進背景は、既存の後れて不均衡な物流体系の改善を通して、東北アジア物流中心国家の地位を獲得し、画期的な物流発展を図るためである。

特に世界的な水準の空港と港湾開発を通して、世界の貨物・情報・人が集まる東北アジアの関門を建設することを主要骨子としている。既存の単純積み替え物流拠点から脱して、付加価値物流拠点に移行して、最終的に東北アジア物流ビジネスセンターの建設をその目標にしている。具体的には、空港・港湾関税自由地域を経済自由地域に拡大して、組立・加工・販売・展示・包装・保管の付加価値物流を活性化させ、後背の産業団地に関連して保険・金融・研究等の産業集積化を追求しようとする。

(2) 推進課題

具体的な推進課題は次の 7 種類で構成されている。すなわち、交通施設投資配分の調整、国際競争力を有する物流専門企業の育成、物流取引の透明化、物流人材の養成、国際物流支援制度の改善および物流企業の誘致、滞りなく書類のない物流情報システムの構築、東北アジア鉄道網の構築である。

(3) 推進課題別細部事項

1) 交通施設投資配分の調整

- 鉄道と沿岸海運の輸送分担率向上を模索し、そのために港湾および鉄道投資の画期的増大を図る。そのために中長期鉄道投資拡大策を整備し、中期交通施設投資計画(2005～2009)を策定・実施する。
- 拠点港湾および空港を早期に拡充する。仁川空港を東北アジア中枢空港に育成する。そのための具体的な事業として、仁川空港の 2 段階拡張を実施し、空港へのアクセス・交通施設を拡充する。また仁川空港後背団地自由貿易地域を開発し、第 2 貨物ターミナル地域を早期に開発する。
- 釜山、光陽港を東北アジア物流中心港湾に育成する。そのために釜山新港および光陽港のコンテナ埠頭施設を拡充し、道路と鉄道等の後背輸送施設と付帯施設を拡充する。また仁川南外港の港湾施設と付帯施設を拡充する。
- 内陸拠点物流施設を拡充し、類似物流施設機能の統合調整を通して改善策を模索する。そのために複合貨物ターミナルを建設し、貨物ターミナル事業の機能を高める。江陵、天安、平沢、全州、蔚山等に総合流通団地を造成する。

²²⁾ イ・ジェミン、ソ・サンボム、『国家競争力強化のための国家物流費減少対策(2段階)』、交通開発研究院、2004。

2) 国際競争力を有する物流専門企業の育成

- 持込み制と多段階斡旋に対する対策を講じて、市場機能による輸送市場秩序を再編する。そのために貨物自動車運転資格制度、貨物自動車輸送加盟事業制度等を施行し、貨物運送事業を許可制に転換する。
- 自家物流施設投資額に対する税額減免を除き、自家物流業者の政府支援物流拠点施設に対する入居を段階的に抑制する。反面、荷主企業が総合物流企業を利用する時の税制優遇を拡大する。
- 総合物流企業認証基準を整備し、総合物流企業に通関取扱を許容する。また専門研究要員指定業者の選定対象に総合物流企業を含める。
- 一大型化・総合化・取引透明化の促進を通して物流業者を支援し、製造業水準の物流業支援と総合物流企業育成のための対策を整備する。
- 物流零細業者に対する顧客の信頼性向上と個別車主の貨物確保支援対策を通して、物流危機に備えた非常対策を講じる。

3) 物流取引の透明化

- クレジットカード決済の促進・拡大を通して物流取引の透明性を高め、物流情報網を通じたサイバー取引の拡大対策を整備する。
- また第三者物流企業の利用拡大を通して取引透明化を促進し、物流業者の会計基準を整備して取引秩序の透明化を確保する。

4) 物流人材の養成

- 物流専門人材に対する需給分析および育成を推進する。具体的には、物流の人材の需給実態調査と物流管理士制度の問題点、制度改善のための研究用役を遂行する。
- 国際物流活動を繰り広げる高級専門人材を養成するために、物流特性化大学を支援し物流専門大学院を設立する。
- コンテナ埠頭と後背団地の運営に備える技能労働力養成のために、港湾物流技能人材に対する資格証明制度の新設と港湾技能大学の設立を検討する。
- 労働需給の側面から、外国人雇用許可業種に物流業を含められるよう労働力需要動向を調査し、物流業許容の適否に関する関係部署および団体と協議を実施する。
- 物流協会・民間教育機関の教育プログラムを支援する。

5) 国際物流支援制度の改善および物流企業の誘致

- 関税自由地域法と自由貿易地域法を統合・補完²³⁾し、通関手続きを物流の流れ中心に全面改編する。

²³⁾ 2004年6月に統合された。

- 国際物流支援団を設置して、物流企業に対する情報を提供する。
- グローバル物流企業の誘致のための戦略を策定し誘致活動を展開する。具体的には、世界的物流・製造企業の東北アジア物流センターの誘致を促進する。

6) 書類のない物流情報システムの構築

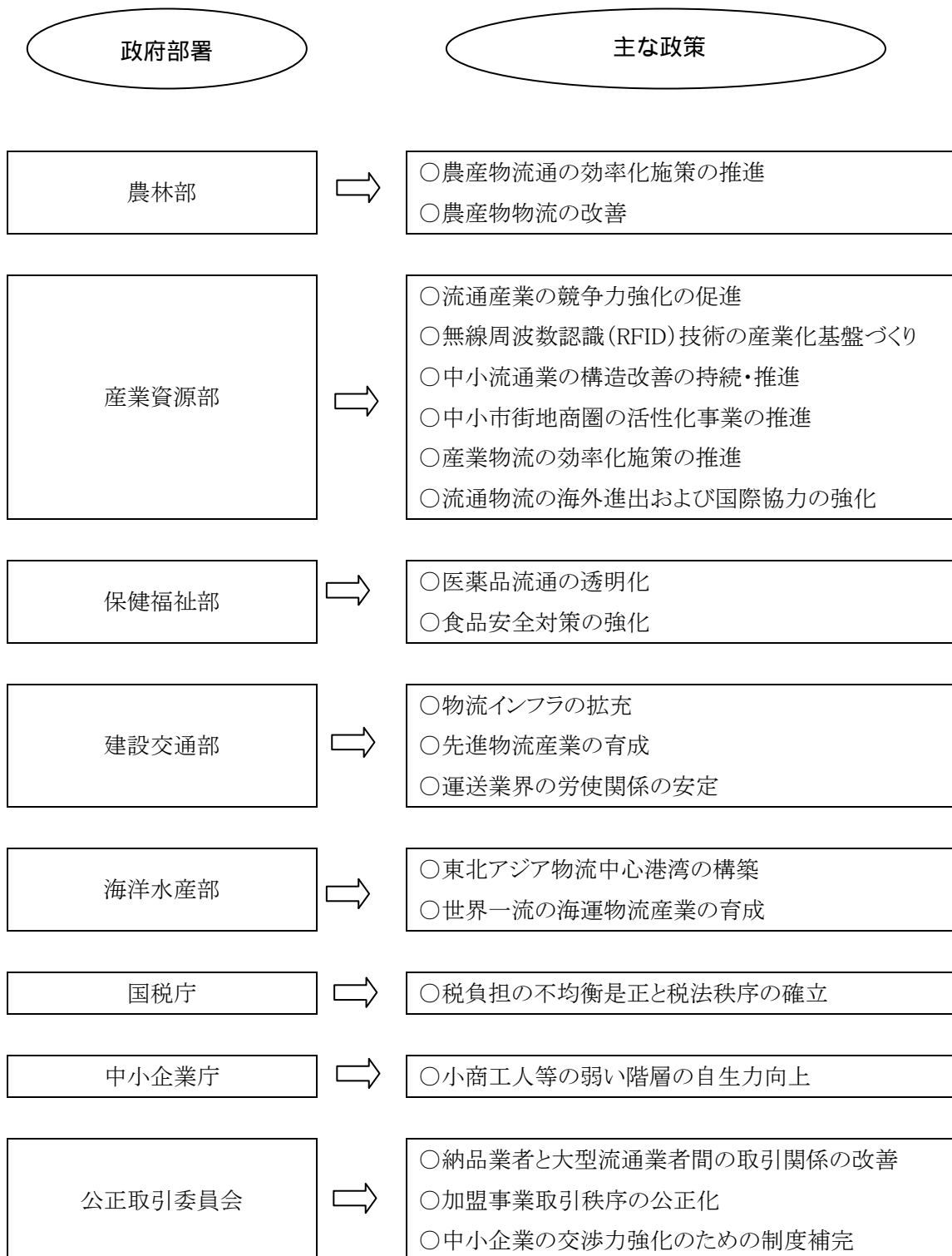
- 国家単位の物流情報化を推進する。具体的には、利用者中心の物流一括処理サービスを実現するために、物流情報体系革新(BPR/ISP)事業を推進し、BPR/ISPの結果により単位情報化事業を推進し統合物流ネットワークを構築する。
- One-Stop 単一通関窓口 (Single Window)を構築する。具体的な事業として、Global Standardによる輸出入申告項目の簡素化・標準化を推進する。単一通関窓口の物理的基盤であるインターネット通関システムを構築する。
- 物流拠点別・主体別情報の連携および金融・貿易網を連携する。具体的には、迅速な申請処理を単一通関窓口と直接連携し、物流拠点と金融・貿易網を連携する。
- 基幹物流統合情報システムを構築する。建設交通部、産業資源部、海洋水産部、関税庁、鉄道庁、物流情報 VAN 等、個別部署別に推進中である物流情報網を、輸出入物流単一通関窓口を通して相互連携するように推進する。
- 政府領域の物流ネットワークの連携を分析する。また国家基幹物流データベースを構築する。地域間貨物O/Dの全国調査、貨物O/Dの構築等、物流状況調査事業を遂行する。

7) 東北アジア鉄道網の構築

- 東北アジア鉄道網の構築は、北朝鮮の核問題等による不確実性を勘案して段階的に推進する。
- 東北アジア国家間の国際的協力体制を構築し、南北鉄道の標準化および北朝鮮の鉄道現代化事業を推進する。具体的には、京義線-東海線鉄道を連結し、東北アジア鉄道運営協議体の構成等を推進する。

第2節 2005年の主な施策

< 図 4-2 > 韓国の流通物流産業関連政策実施部署



1. 農林部

(1) 農産物流通の効率化施策の推進

米流通の透明性を確保するために、農民団体・消費者団体等、市民代表で構成された名誉監視員を大幅拡充する。2004年に3,600名であった名誉監視員を2005年に15,000名、そして2007年までに10万名水準に拡充する。こうした制度を通して、実質的に米流通過程に対する国民の監視がなされるようにする計画である。

専門化された産地別にマーケティング組織を構成し、ブランドを育成して消費者流通を規模化する。その方便として組合共同事業法人に法人税等の税制優遇を与え、同法人が早い期間内に産地流通の主体となることができるようにする予定である。まずブランドパワーを備えた優秀な共同マーケティング組織を45ヶ所選定し、これに無利子運営資金(500億ウォン)と施設資金(385億ウォン)を集中支援する。

安全性管理(GAP等)を強化し、環境にやさしい農業を拡大させて、高品質・安全農産物の需要を増大させる。糧穀管理法改正により品質管理を強化することのできる制度的基盤がつけられたので、これを土台に包装糧穀に対する表示をよりいっそう厳格に点検する。包装糧穀表示に違反した場合の処罰は、現行200万ウォン未満の過料から1,000万ウォン未満の罰金に強化する。そして輸入米を含む政府管理糧穀の買入資格基準を設定する。

(2) 農産物物流の改善

物流費削減のために産地出荷段階から共同選別を拡大する。この事業に2004年にすでに50億ウォンを支援したが、2005年に120億ウォンを支援する。

物流革新委員会を設置して、農産物物流改善総合対策を策定する。

2. 産業資源部

(1) 流通産業の競争力強化の促進

産業資源部は経済性のある店舗を簡単に開設することができるように、2005年下半期に自然緑地地域から形質を変更することのできる面積を現行1万m²から3万m²に拡大し、分離運営されている交通影響評価と建築審議を統合運営する等、規制緩和を推進する。

そしてフランチャイズを活性化するために、フランチャイズ産業実態調査、中長期活性化ロードマップの策定、フランチャイズ産業博覧会の開催、B2Bネットワークの構築を実施する。無店舗販売業でも無店舗販売業活性化協議会を第1四半期に構成して運営し、無店舗販売業規制実態を調査し、人材養成、物流設備の構築等の政策を発掘する。

(2) 無線周波数認識(RFID)技術の産業化基盤づくり

2004年「流通物流振興院」内に「RFID 産業活性化支援センター」を設置した。同センターはRFID Test LabとRFID 産業化協議会を運営し、RFID 産業実態を調査する。またRFID モデル事業を持続的に推進するが、鉄鋼・家電・衣類・自動車部品・医薬品・食品等で業種別モデル事業を段階的に拡大する。まず自動車部品の移動情報(牙山工場-釜山-ドバイ)をリアルタイムで追跡管理するRFID 基盤自動車部品森[訳注:輸出の誤植?]物流効率化支援モデル事業を推進する。

RFID 技術開発では2003年12月に始めたUHF 帯域RFID Reader 機用Chipset 開発を2006年11月までに完了し、RFID 基盤電子物流システム支援ミドルウェア・プラットフォームを開発して普及する。

RFID 国際標準化に積極的に対応するためにRFID 標準化5ヶ年ロードマップを作成し、RFID 関連国際会議とコンファレンスに参加して国際動向を把握する。

(3) 中小流通業の構造改善の持続推進

政府は在来市場の競争力を高めるために「在来市場育成のための特別法」を制定・施行し、これにより在来市場整備事業、オンラインショッピングモールの構築、共同倉庫の設置等に1,158億ウォンを財政支援する。

中小流通業の共同・協力事業を推進できる力量を強化するために、中小商人が市場商人会、市場商人会連合会等を組織できるように支援し、2003～2004年に6つ建設した共同卸売物流センターを追加で5つ建設する。3億ウォンを投入して中小商人革新教育を実施して、中小商人としての素養を育てる。

在来市場育成特別法第17条により大型流通業者が中小流通業者と協力することのできる事業を発掘・推進する。特に教育と広報等で共同・協力が期待される。また大・中小流通業者が共同参加する流通産業博覧会を開催する。

(4) 中心市街地商圈活性化事業の推進

日に日に難しくなっている旧都心の沈滞原因は、交通混雑、建物の老朽化、公共施設の移転、総合ショッピングモールの郊外周辺出店に求めることができる。この間旧都心の活性化を通じた地域経済の活性化は、ハードウェア、店単位の政策、政府主導でなされ、大きな効果を見ることができなかった。したがって、中心市街地商圈の活性化はソフトウェア、面単位政策、地域民間主導へ政策が転換する。

政府は米国・英国・日本等先進都心管理モデルをベンチマーキングした。先進国ではBID(Business Improvement District、米国、カナダ)、TCM(Town Centre Management、英国、日本)等の民間協議体組織が中心になって、商圈管理が活発に進行中である。

この事業は地方自治体と民間が中心になって推進する。中心市街地地域を設定し民間協議体(TMO)を構成し、分離されている商圈を統合して魅力的にする。一方、政府は基本指針を整備し中心市街地活性化支援センターを流通物流振興院または商工会議所に設置して側面支援する。

この事業の参加を促すために、セミナーおよび説明会、ホームページ構築等を通して積極的に広報する。

(5) 産業物流の効率化施策の推進

産業物流実態調査を実施して、企業物流費、輸出入物流状況、物流アウトソーシング状況等を把握して、政策策定の基礎資料とする。

物流専門企業を育成・支援するために貨物流通促進法施行令・施行規則の改正を通して、総合物流企業認証対象に反映し、認証を受けた総合物流企業に流通物流合理化資金の配分、共同卸売物流センターおよび産業団地共同物流センターの運営に優先権を与える。

2004年12件に過ぎなかった物流設備認証を44件に拡大し、韓中日物流標準化W/Gを構成して物流標準化を促進し、物流共同化の基盤をつくる。また物流B2B事業、産業団地共同物流支援システムの構築事業等を持続して、物流情報化に寄与する。

そして環境にやさしい物流システムを導入するのに必要な支援制度を整備する。

(6) 流通物流の海外進出および国際協力の強化

国際物流支援団(KILC)を中心に、海外物流企業投資の誘致と国内物流企業の海外進出を支援する。そのために四半期ごとに海外物流企業投資誘致ロードショーを開催し、セミナーを2回開く。

東北アジア時代委員会と共同で物流企業の中国進出戦略を策定して、韓中流通物流分野で協力を強化し、韓中流通物流政策協議会を2度開催し、流通物流共同白書を発行する。

流通物流企業市場調査団を随時交換、派遣する。

流通物流振興院を中心に、流通物流分野で国際協力を強化する。その方便として、ECR Asia Council 会議、U-Connect、UNSPSC コンファレンス等、RFID 関連国際会議に参加する。

WTO/DDA 交渉を通して、中国、東南アジア等戦略地域で市場開放拡大を要求する。

3. 保健福祉部

(1) 医薬品流通の透明化

保健福祉部は医薬品流通で透明性を目標にしている。そのために医薬品総合情報センターを設立して、医薬品取引と使用情報を体系的に収集し分析する。また「医薬品購買専用カード」制度を導入して、取引代金をクレジットカードで支払うようにする。

(2) 食品安全対策の強化

食品安全管理体制を補強する目的で食品安全基本法を制定する。この法案には緊急対応、追跡調査等、生産から消費まで安全管理体制を構築し、全政府次元の食品安全政策調整機関を設置する内容が含まれる。危険の恐れのある食品の回収義務等、食品事業者の責任および義務に関する事項も規定される。

国民と政府の共同監視システムを構築するために、消費者監視員を現行の4,000名から15,000名に増員し、危険食品申告報奨金を引き上げ、自治体間の交流および官民合同取り締まりを強化する。

国民の多く消費する食品 30 に対しては不合格率を 1.2%に下げる計画である。不合格率は1998年5.5%、2004年1.4%であった。参考に、不合格率は不合格件数を総検査件数で割って算出する。

4. 建設交通部

(1) 物流インフラの拡充

東北アジア経済中心化を実現するための基盤施設を持続的に拡充する。

仁川国際空港ハブ化戦略を加速化して、仁川空港第2期工事を滞りなく実施し、第2沿陸橋および空港鉄道建設(2009年完工)によりアクセスを向上させる。また航空会社の就航を拡大し出入国手続き等のサービスも改善する。

鉄道部門投資を2兆5,000億(2005年)から3兆1,000億ウォン(2008年)に拡大する。

京釜高速鉄道第2期事業に環境対策を強化し、工程管理を強化して2010年に滞りなく完工する。湖南高速鉄道は2005年上半期に分岐駅を選定し、年末までに基本計画策定を推進する。

鉄道施設は6(南北)×6(東西)路線中4区間を開通し、2区間で着工する。全羅線・慶全線電化を通して高速列車地域を拡大し、南北交流活性化のための京義線・東海線連結工事を完了する。

高速道路は7(南北)×9(東西)路線中4区間を開通し、3区間で着工する。2005年中に4車線以上の国道比率を40%に高め、幹線機能の弱い国道は地方自治体に移管する策を整備する。そして空港、港湾、産業団地連結道路の混雑改善事業にも着手する。

5大地域別内陸貨物基地を2010年までに建設する。2005年に湖南圏は部分運営を始め、中部圏・嶺南圏は設計に着手する。地域別流通団地は江陵等2ヶ所を竣工、全州等4ヶ所を着工する。公用車庫地2ヶ所を着工し、貨物休憩所3ヶ所を完工、貨物休憩所11ヶ所を着工して貨物輸送産業を支援する。

(2) 先進物流産業の育成

第三者物流の比率を現在の 26% から 2010 年までに 50% に拡大する。そのため物流産業構造を改善し支援を拡大する。貨物流通促進法の改正(2005 年 1 月)により、総合物流企業に対する認証基準を整備し、育成・支援を強化する。総合物流企業は輸送・保管・包装等総合サービスが可能である。

貨物輸送加盟事業を活性化して、取引段階を現行の 5 段階から 3 段階に縮小する。この事業は加盟本部が荷主の物量を確保した後、コンピュータネットワークを通して輸送業者に配分する方式で進む。

2005 年から車両 1 台で貨物輸送業を行うことができるように基準を緩和し、貨物輸送業種は一般、個別、用達に改編される。産業団地内物流施設用地に対する財産税は、現行の合算課税(税率最大 1.6%)から分離課税(税率 0.2%)で賦課する策を講じる。

既存大学を対象に公募手続きを経て物流専門大学院を設立し、物流管理士制度の改善および電子物流等、先端技術教育の強化を通して物流専門人材を育成する。

物流情報化を持続的に拡充する。航空手荷物で貨物無線周波数認識技術(RFID)モデル事業を実施する。この技術を適用する場合、リアルタイムで貨物の位置が把握でき、効率的に在庫を管理することができる。空港、港湾、税関等、輸出入統合情報網構築の一環として 2005 年に書式標準化を完了する。また広域圏中心に ITS(知能型交通システム)インフラを拡充する。

(3) 運輸業界の労使関係の安定

徹底した軋轢を解消する努力を通じて、輸送産業の安定基盤を整備する。この間の制度改善により労使軋轢要因が多く解消されたが、貨物・輸送・鉄道等、分野別に問題を事前に解消する。

□ 分野別軋轢要因

- 貨物・バス・タクシー: 慢性的供給過剰と経営および労働条件の悪化
- 貨物車およびダンプ: 原油価格の引き上げによる経営圧迫
- 鉄道: 解雇者復職、非正規職解消等の要求

労働界の問題および建議事項を能動的に取りまとめて、ストライキおよび労組間の連帯等を事前に遮断し、労働部、鉄道公社等、関連機関および各事業所等と協力体制を構築して、労組の動向をリアルタイムで把握する。

ストライキ等に徹底的に備え迅速に解決する。妥当な要求は積極的に受け入れ、不法ストライキの場合、断固として対処する立場を堅持しつつ、持続的に説得・広報する。段階別の対応の方向、代替人材の確保、代替輸送手段等、非常マニュアルを点検・補完し、ストライキが発生した場合、非常体系を稼働し、法と原則により厳正に対処し、誠実な交渉等を通して早期に解決する。

5. 海洋水産部

(1) 東北アジア物流中心港湾の構築

釜山新港を無事建設し、釜山港の機能を全面再配置して、釜山港を東北アジアの中心港湾として集中育成する。2008年までに18船席を早期拡充し、2013年までに後背地134万坪を造成する。後背道路(カラク〜チョジョンIC)の工期を短縮する策を講じ、鉄道施設を早期完工するよう推進する。そして北港一般埠頭は新港開港と連係して、物流ビジネス・海洋観光およびレジャー等、複合機能を遂行しうるように段階的に再開発する。

釜山港の高付加価値化を推進して2005年に釜山港カムチョンに多国籍物流企業を入居させて本格稼動し、2006年までに釜山新港に5企業を新規誘致する。船舶給油等、港湾物流産業先進化のための総合育成計画も策定する。

港湾の生産性向上を通して貨物誘致基盤を持続的に拡大するが、船席当たりの生産性、貨物搬出入時間、利用者満足度等、評価指標を開発して、釜山港内コンテナ埠頭間の競争条件をつくり、コンテナクレーン(C/C)等、荷役装備を競争港湾水準に早く拡充する。

光陽港はハブポート化のために港湾施設を持続的に拡充し、後背輸送網を適期に完備して早く自立基盤を確保する。運営中である12船席に続き2008年までに7船席を拡充し、新規5船席を民間資本誘致(2005年)で建設する。西側後背道路(8.1km)を2007年2月に完工し、西側後背鉄道は(7.0km)建設事業を2005年末に着工する等、円滑な内陸連係輸送網を早期に構築する。全州←→光陽高速国道と全羅線鉄道複線化工事も計画通り2010年までに完工できるように建設交通部等関係機関と積極的に協議する。

後背地122万坪を国際総合物流空間に2011年までに造成し、2007年までに300万TEUを確保して自生的成長基盤を構築する。新規船会社寄港支援等を通して、世界の優秀船会社の寄港を積極的に推進し、2005年に3多国籍企業を入居させて後背地(10万坪)を本格稼動する。One-Stop 物流サービス提供のためのマリンセンターを2006年12月に完工し、冷凍・冷蔵倉庫(05.12完工)等、物流支援施設を集中的に拡充する。2005年6月に8千坪規模の貨物自動車運転手休憩所も建設する。

地方分権と民間の自主性拡大を通して、港湾経営システムを改編する。すなわち、港湾利用者の立場で地方庁と港湾公社の機能を再分析して、港湾管理を段階的に港湾公社に一元化する。港湾公社法の改正を通して、後背地および貨物流通基地の管理等、港湾公社の事業範囲を拡大し、経営成果に対する事後評価体制を強化する。港湾運営の効率性を高める次元で海上交通秩序の維持等、一部政府機能を港湾公社に委託する策を検討する。

仁川港には2005年7月までに仁川港湾公社を無事設立し、蔚山・光陽等主要港湾に関しても2005年9月までに財政自立度等細部条件を分析して港湾公社導入時期(ロードマップ)を決定する。

埠頭運営会社を大型化し一括サービスを提供する体制を構築する。船舶大型化に備えて港湾生産性を高めるために、1船席1運営会社体制で運営中であるコンテナ埠頭を多船席運営体制に

転換する。

港湾運営に先端ITシステムを持続的に導入する。すなわち、輸出入物流要請業務のOne-Stop処理システム(Single Window)を構築し、最先端無線認識技術(RFID)を活用したユビキタス港湾を導入する。

(2)世界一流の海運物流産業の育成

トン税制と船舶登録制を改善して、国籍船社の経営条件を向上させる。そして船舶投資会社を活性化して、東北アジア船舶金融センターに発展することのできる基盤をつくる。

世界海運市場の主導権を確保するために国際協力を強化する。韓中日の「東北アジア共同海運協議体」創設を推進し、2007年までに海運協定締結国を現在の15ヶ国から20ヶ国に拡大する。

国民所得2万ドル時代に備えて、クルーズ産業を育成する。2005年3月に海洋部・文化観光部・地方自治体共同の「海洋観光産業発展企画団」を構成・運営し、釜山港(2006年)・済州外港(2010年)にクルーズ専用ターミナルを建設する。

国際船舶の外国人船員雇用を労使協議を通して段階的に拡大し、同時に「国家必須国際船舶制度」を施行して、国籍船員の雇用安定化も図る。また船員が海運物流専門人材に成長できるように、政府と海運船会社が共同で支援する「船員経歴開発支援制度」を整備する。

中長期海技士需給見通し等を総合分析して、海事高の教育システムを改善し、船員再教育機関である海洋水産研修院教育過程を現実に合うように整備する。

産学研協力体系の強化を通じて、船舶金融・IT等の高級人材を育成し、港湾荷役人材の再教育機関である港湾研修院を改編して市場需要に対応した海運専門人材を養成していく。

6. 中小企業庁

(1)小商工人等弱い階層の自生力向上

中小企業庁は小商工人に資金支援と教育・指導機能を連係して創業成功率と生産性を高め、在来市場活性化のための支援システムを体系的に構築し、施設改善および商取引の現代化を通じて競争力を向上させることに政策目標をおく。

まずコンサルティング、教育、情報提供を通して、創業成功率を高める。そのために、商圈情報(地域、業種別)体制を構築し、小商工人密集度指数を開発して過剰進出を事前に予防し、資金支援する時実施する事業性評価を強化する。創業教育(実務2ヶ月+現場1ヶ月)と資金支援(5,000万ウォン限度)を連係するプログラムも導入する。そして小商工人支援センター(60ヶ所)を通じて、創業教育とコンサルティングを強化する。

一方、生計型自営業従事者比率の高い業種で収益性が悪化した企業は、高付加価値業種への転換を促進する。業種転換等の再生(Re-Start)支援プログラムを普及・拡大し、高付加価値業

種への転換のために廃業する場合、小商工人資金の償還を 1 年間猶予したり、業種転換資金を支援する。

担保と信用は足りないが潜在能力を備えた低所得層と、青年失業者の経済活動を誘引・促進する様々な施策を実施する。2,000 億ウォンを用意して、銀行と政策資金を利用できない弱い階層の創業を支援する。この資金は小商工人支援センターを通じて店舗を賃貸した後、創業希望者に対する教育およびコンサルティングを経て、店舗無保証・無担保で貸与する。

また、在来市場内遊休店舗で創業をしようとする庶民層に対しては、低利の創業資金を融資する。市場経営支援センター等を活用した相談および指導プログラムを用意し、既存商人の後見人指定を通して、早期に自活することができるように支援する。

(2) 在来市場の効率的育成

在来市場を効率的に育成するための支援体系を構築する。「在来市場育成特別法」の施行(2005 年 3 月 1 日)による下位法令(施行令・施行規則)を制定し、中小企業庁に在来市場担当組織をおき、市場経営支援センター、市場商人会および連合会等、在来市場育成担当機関を設置する。在来市場中長期育成総合計画を策定し、これにより地域の実情に合うように広域・基礎地方自治体別在来市場育成計画を策定するようにする。

そして、在来市場の施設現代化および経営革新を体系的に支援するための施策を整備する。在来市場を商圈回復可能市場、一定期間後衰退の可能性の高い市場、競争力喪失市場等に区分し、各市場にふさわしい特種別連携型支援制度を構築して、施設の現代化および環境改善に 1,068 億ウォンを投入する。200 億ウォンを支援して電子商取引等先進商取引方式を導入し、共同物流・低温倉庫等共同事業を活性化させる。

在来市場再開発・再建築にも 200 億ウォンを投入する。この事業を活性化するために再開発・再建築手続きを簡素化し、容積率・建ぺい率、高さ制限等に特例を認める。また所得税と地方税を一部減免し、過密負担金を 50%減免する。

7. 公正取引委員会

(1) 納品業者と大型流通業者間の取引関係の改善

大型流通業者は費用転嫁、不当返品等の不公正取引行為を反復して行う傾向がある。公正取引委員会はこれを防止するために、申告報賞金制を新設し積極的に活用する。また大規模小売店業の業態別・取引形態別特性を反映して「大規模小売店業告示」の実効性ある改正を推進する。すなわち、この改正は交渉力が十分な大規模納品業者と大規模小売店間の取引に対しては告示適用を排除し、販促社員派遣許容範囲を合理的に調整すること等を内容とする。

(2)加盟事業取引秩序の公正化

公正取引委員会は加盟店事業者と加盟希望者の被害事例の多い加盟本部を対象に、集中的に職権調査を実施する。紛争調停申請件数が一定回数以上の加盟本部をはじめとする常習的な法律違反業者は、重点監視対象とする。

加盟事業法改正を通して、加盟本部は義務的に加盟店事業者と加盟希望者に情報公開書を提供するようにして、加盟事業取引の透明性を高める。また、加盟本部が加盟希望者に提供する情報公開書標準様式を用意して普及する。

加盟事業分野の情報提供強化のために、インターネットホームページに「加盟事業担当サイト」を構築・運営する。これを通じて加盟店事業者と加盟希望者に加盟事業に必要な情報(被害事例の種類、関連制度内容等)を提供して、健全な発展基盤を整備する。加盟本部に対しては、法令内容等に関する情報を提供して、自主的に法律を遵守するように促す。

加盟事業紛争調停協議会が加盟店事業者の権益を実質的に保護することができるように活性化策を整備するが、紛争調停協議会の独立性・公正性を高め積極的な指導監督を実施する。

(3)中小企業交渉力強化のための制度補完

最近、輸出中心の大企業と内需中心の中小企業間の両極化の深化が持続的経済発展に障害要素として台頭している。大・中小企業間取引において、交渉力の差による納品単価の引き下げ、不当な取引条件の設定等、不公正な取引関係により大・中小企業間格差が拡大再生産されている実情にある。こうした不均衡構造の緩和のためには、企業自らの努力とともに政府次元の制度的補完策を講じる必要がある。大企業は中小企業との共生協力関係の構築に努める一方、中小企業は自主的な競争力を培養するようよりいっそう努力しなければならない。政府はより対等な取引構造の定着のために、中小企業の交渉力を補強できる制度的措置を講じる。

契約締結過程を透明・公正にすることにより、正常な市場メカニズムにより取引価格と条件が決定される環境をつくる。そのために、次のような施策を実施する。

- 中小企業がより対等な位置で交渉することができるように、契約締結過程に関する望ましいモデルを開発して使用を促進する。すなわち、民間主導の「商取引慣行改善協議会」と「大・中小企業協力財団」等を通して、価格決定過程で守るべき最小限の基準と手続きを提示する。
- 取引関連の情報公開を拡大して、市場圧力による公正取引慣行の定着を促進し、優秀企業に対しては実態調査免除等、インセンティブを与える。
- 取引価格のほかにも、その他の取引条件も公正な内容で反映されるように、標準下請け契約書の包括範囲を拡大する。
- 効率性の増進と関係なく需給企業の取引先を制限する不当な排他的専属取引に対する実態調査を通して、中小業者の取引機会の拡大を図る。

8. 国税庁

(1) 税負担の不均衡の是正

国税庁はクレジットカード活性化等でも限界があった自営業者の課税標準陽性化のために現金領収書制度を実施する。この制度の早期定着のために、消費者が難なく現金領収書の発給を受けられるように現金領収書加盟店を最大限拡大する。2005年1月末現在84万の加盟店を2005年末までに100万以上に拡大する一方、現金領収書加盟・発給忌避業者に対しては特別税務管理を実施する。また、現金領収書制度と宝くじ制度に対する国民的な広報を通して、「消費者には恩恵および利用方法」を、「加盟店には支援制度」を重点PRし、消費者と加盟店の自発的な参加を促す。

不誠実申告疑惑の大きな自営業者を重点管理する。課税標準現実化が低調な現金輸入業種、課税資料の公表が難しい一部高所得専門職種が重点管理対象となる。彼らには申告前に脱税疑惑内容を事前に提示して、誠実申告をするように促し、申告後精密分析して不誠実嫌疑の大きな事業者からまず調査することによって、事業実情に合う実績の申告を促進する。

(2) 税法秩序の確立

クレジットカード変則取引、にせ税金計算書の授受（資料上）、不正払い戻し等、税法秩序を乱す行為は厳正対処し、不法類似ガソリンと農漁業用免税油の不正流通を根絶し、酒類取引の正常化を持続的に推進する。故意的・知能的脱税等、悪性脱税は、税金追徴とともに租税犯として刑事告発して公正な課税を実現する。

第3節 流通および物流関連法規

1. 流通関連法規

(1) 法規状況

流通に関連する法律は多様である。まず流通産業の発展を図るための法律として流通産業発展法がある。そのほかに流通に関連して消費者保護を主な目的とする法律は、次の通りである。

- 独占規制および公正取引に関する法律
- 表示、公告の公正化に関する法律
- 電子商取引等における消費者保護に関する法律
- 加盟事業取引の公正化に関する法律
- 訪問販売等に関する法律
- 分割払い取引に関する法律

また品目別流通関連法律は次の通りである。

- 農水産物: 農水産物流通および価格安定に関する法律
- 出版物: 出版および印刷振興法
- 化粧品: 化粧品法
- 工業生産物: 品質経営および工業生産物安全管理法
- 医薬品: 薬剤師法
- 石油: 石油および石油代替燃料事業法

(2) 主要流通関連法類

1) 流通産業発展法

A. 立法目的

この法律は流通産業の効率的な振興とバランスのとれた発展を図り、健全な商取引秩序をたてることによって、消費者を保護し国民経済の発展に寄与することを目的とする。

B. 流通産業施策の基本方向

政府は上記の立法目的を達成するために、次の施策を整備しなければならない。

- 流通構造の先進化および流通機能の効率化の促進
- 流通産業における消費者便益の増進
- 流通産業の地域別・種類別均衡発展の企図
- 中小流通企業の構造改善および競争力の強化
- 流通産業の国際競争力向上
- 流通産業における健全な商取引秩序の確立および公正競争環境づくり等

C. 流通産業発展計画の策定・実施

産業資源部長官は 5 年ごとに関係行政機関の長と協議して、次の事項が含まれた流通産業発展基本計画および実施計画を策定、実施し、市・道知事に通知しなければならない。市・道知事は基本計画および実施計画により市長・郡守・区庁長の意見を聞いて地域別実施計画を立てこれを実施しなければならない。

- 流通産業発展の基本方向
- 流通産業の国内外の環境変化見通し
- 流通産業の状況および評価
- 流通産業の地域別・種類別発展策
- 産業別・地域別・流通機能の効率化・高度化策
- 流通専門人材・敷地および施設等の需給変化に対する見通し
- その他流通産業の規制緩和および制度改善等、流通産業の発展を促進するために必要な事項

D. 大規模店舗の登録

大規模店舗を開設しようとする者は、産業資源部令の定めるところにより市長・郡守・区庁長に登録しなければならない。大規模店舗開設者は商取引秩序の確立、消費者の安全維持と消費者および近隣地域住民の被害・不満の迅速な処理等の業務を遂行しなければならない。

大規模店舗は次の要件を備えた売場を保有した店舗の集団で、以下のように区分される。

- 1 つまたは 2 つ以上の接続している建物の中に 1 つまたはいくつかに分かれて設置される売場であること
- 常時運営される売場であること
- 売場面積の合計が 3 千 m² 以上であること

[大規模店舗の業態]

1) ディスカウントストア

近隣生活施設が設置される場所を除いた売場面積の合計が 3,000m² 以上の店舗の集団で、商品を通常の小売価格より安い価格で継続して小売する店舗の集団

2) 専門店

近隣生活施設が設置される場所を除いた売場面積の合計が 3,000m² 以上の店舗の集団で、衣類・家電または家庭用品等、特定品目に特化された店舗の集団

3) 百貨店

近隣生活施設が設置される場所を除いた売場面積の合計が 3,000m² 以上の店舗の集団で、多様な商品を購入することができるように現代的な販売施設と消費者便益施設が設置された店舗で、直営の比率が 30% 以上の店舗の集団

4) ショッピングセンター

近隣生活施設が設置される場所を除いた売場面積の合計が 3,000m² 以上の店舗の集団で、多数の大規模店舗または小売店舗と各種便宜施設が全部設置された店舗で、直営または賃貸の形態で運営される店舗の集団

5) 市場

多数の店舗に卸売業、小売業、サービス業が混在した形態で運営される店舗の集団

6) その他の大規模店舗

1)～4)に該当しない店舗の集団

E. 流通産業の競争力強化

産業資源部長官は流通産業の競争力強化のための分野別(チェーン事業、無店舗販売業、その他)施策を策定・実施することができる。また、在来市場の活性化に必要な施策を策定、実施しなければならず、政府または地方自治体の長はこれに必要な行政的・財政的支援を行うことができる。

そして、産業資源部長官等はチェーン事業者、チェーン事業者団体、商店街振興組合、専門商店街団地の建設に必要な行政的・財政的支援を行うことができる。

F. 流通産業発展基盤づくり

産業資源部長官は流通情報化の促進および流通部門の電子取引基盤を広げるための流通情報化施策を策定、実施しなければならない。そして、教育研修、就職および創業教育、

先進流通技法の開発、流通管理士資格試験の実施等、流通専門人材養成のための事業を遂行することができる。

流通産業の国際化促進のための事業推進に必要な経費の全額または一部を支援することができる。

G. 流通機能の効率化

産業資源部長官は流通機能の効率化のために、物流標準化の促進、物流情報化基盤の拡充、物流共同化の促進等の施策を講じなければならない、その一環として物流設備の認証事業を行うことができ、優秀卸売配送サービス事業者および共同集配送センターを指定することができる、これに必要な行政的・財政的支援を行うことができる。

H. 商取引秩序の確立

大規模店舗と近隣地域小売店および住民間の紛争を調停するために、特別市・広域市・道および市・郡・区にそれぞれ流通紛争調停委員会を置く。

地方自治体の長は非営利法人が当該法人の目的事業の範囲を逸脱した販売事業を行うことによって、近隣地域の卸・小売業者の利益を著しく阻害していると認められる時には、その販売事業を中断するように勧告することができる。

また、政府は流通部門において公正かつ透明な商取引を行うように努めなければならない。

2) 独占規制および公正取引に関する法律

公正取引法は市場支配的乱用防止、過度な経済力の集中防止、不当な共同行為の規制、不公正取引規制等を規定しているが、ここでは流通と密接な不公正取引規制だけを扱う。

A. 不公正取引行為の禁止制度の性格

不公正取引行為の禁止制度は、独占力が形成されていない市場で独占化を防止するために、公正な取引を阻害する恐れのある行為を禁止したり、是正することを目的に、競争制限による独占形成を予防する性格を持つ

B. 不公正取引行為の成立要件

不公正取引行為は①以下の類型の行為で、②公正な取引を阻害する恐れ(公正取引阻害性)があつてのみ成立する。

そして不公正取引行為は事業者(行為者)が直接行った場合のみならず、他の事業者に行わせた場合にも禁止される。

C. 不公正取引行為の種類

法律では不公正取引行為の種類を次の通り規定している。

(a) 取引の拒絶

事業者(行為者)が自己の競争関係にある他の事業者と共同で行う取引拒絶と行為者単独の取引拒絶で、取引拒絶の内容は取引開始の拒絶、継続的な取引の中断、取引商品(サービス)数量(内容)の著しい制限行為を規定する。

(b) 差別的取扱

特定事業者または取引の相手に価格または取引条件等を著しく差別する行為で、価格差別、取引条件差別、系列会社のための差別、集团的差別等を規定する。

(c) 競争事業者の排除

自己または系列会社の競争事業者を排除する恐れのある行為で、その方法による不当廉売と不当高価買入がある。

(d) 不当な顧客誘引

競争事業者の顧客を自己と取引するように誘引する行為で、顧客誘引の方法により不当な利益による顧客誘引、偽計による顧客誘引、その他の不当な顧客誘引の3行為の種類がある。

(e) 取引の強制

競争事業者の顧客を自己と取引するように強制する行為で、強制する方法により押し売り、社員販売、その他の取引強制がある。

(f) 取引上の地位の乱用

相対的に取引上の地位の優越した事業者が、その取引相手に行う購入強制、利益提供の強要、販売目標の強制、不利益提供、経営干渉等がある。

(g) 拘束条件付き取引

取引相手を拘束する条件で取引する行為で、排他条件付き取引、取引地域または取引相手の制限等がある。

(h) 事業活動の妨害

不当に他の事業者の事業活動をひどく困難にする程度に妨害する行為で、その妨害方法により技術の不当利用、人材の不当誘引・採用、取引先の移転妨害、その他の事業活動妨害がある。

(i) 不当支援

特殊関係人または他の会社に対し多すぎる経済上の利益を提供して不当に支援する行為で、支援の対象により不当な資金支援、不当な資産支援、不当な人材支援がある。

(j) 再販売価格維持行為

行為者が取引相手に取引価格を指定して、これを守るように強制したり、規約等拘束条件を付けて取引する行為と規定し、法律では再販売価格維持行為を当然禁止しながらも、最高価格維持のために正当な理由があればこれを許容する。

公正取引委員会は不公正取引行為の類型と基準を特定分野または特定行為に適用するために、細部基準を定めて告示している。

- 大規模小売店業における特定不公正取引行為の類型および基準の指定告示
- 景品類の提供に関する不公正取引行為の類型および基準
- 並行輸入における不公正取引行為類型の告示

3)表示・広告の公正化に関する法律

A. 立法趣旨

独占・寡占市場の場合、事業者の情報独占現象が深刻化し、事業者は自己に有利な情報のみ公開し不利な情報は隠蔽する傾向がある。したがって、消費者と事業者間の情報の非対称性による市場の失敗をなおす必要がある。

表示・広告の規制は、事業者が表示・広告を行う時正しい情報を伝達するようにし、一定の場合積極的な情報提供を義務化している。

この法律では不当な表示・広告行為の類型に、虚偽・誇張、欺瞞、不当比較、誹謗を列挙し、これを禁止している。

B. 表示・広告の法律上の概念

この法律では表示と広告を次のように定めている。

(a) 表示

事業者が商品またはサービスの内容、取引条件等を他の事業者に知らせるために、その商品等の容器・包装または事業所等に設置した表示板に書いたり、貼り付けた文字や図形、および商品の特性を現わす容器・包装

(b) 広告

事業者が商品等の内容、取引条件等を新聞、放送、雑誌、ビラ、パンフレット、インターネットまたはパソコン通信、ポスター、看板等の方法により消費者に広く知らしめたり、提示すること

C. 不当な表示・公告行為の要件

不当な表示・広告行為は、事業者が自己または自己の商品（他の事業者または商品を含む）に関して、消費者をだましたり、消費者が誤認する恐れのある内容を表示・広告することをいう。すなわち消費者誤認性がなければならない。

D. 不当な表示・公告行為の種類

この法律で定めた種類は次の通りである。

(a) 虚偽・誇張表示・広告

事実と異なって表示・広告したり、事実を過度に膨らませて表示・広告することをいい、大部分の不当な表示・広告行為がこの類型に該当する。

(b) 欺瞞的な表示・広告

事実を隠したり縮小する等の方法により表示・広告して消費者をだましたり消費者に間違えて知らせるようにする恐れのある表示・広告をいう。上の事実隠蔽は、消費者がその事実を知れば商品選択に重要な影響を受ける事項を省略(omission)または隠すことを意味するもので、広告主の故意性がなかったといえども消費者誤認性があれば不当な表示・広告と認定される。

(c) 不当比較表示・広告

比較対象および基準を明示しなかったり、客観的な根拠なしに、自己または自己の商品やサービスを他の事業者または事業者団体や他の事業者等の商品と比較して、優良または優秀であると表示・広告することをいう

(d) 誹謗的な表示・広告

他の事業者等または他の事業者等の商品等に関して、客観的な根拠のない内容で表示・広告して誹謗したり、不利な事実のみを表示・広告して誹謗することをいう。

E. 実効性確保のための制度

公正な表示・広告の実効性を確保するために、重要情報公開制、臨時中止命令制、広告実証制、損害賠償責任、事業者団体の表示・広告制限行為の禁止、是正措置、罰則等を定めている。

公正取引委員会の重要な告示および指針は次の通りである。

- 不当な表示・公告行為の種類および基準指定告示
- ガソリンスタンド等石油販売業における供給者表示に関する不公正取引行為の種類および基準

- 比較表示・広告指針
- 訂正広告に関する運営指針
- 広告実証に関する運営指針
- 通信販売表示・広告に関する審査指針
- 推薦・保証等を利用した表示・広告審査指針等

4) 訪問販売等に関する法律

A. 立法趣旨

この法律は訪問販売、電話勧誘販売、多段階販売、継続取引および事業勧誘取引等による財貨またはサービスの公正な取引に関する事項を規定して消費者の権益を保護し、市場の信頼度を高めることを目的とする。

B. 訪問販売

(a) 法の適用対象

訪問販売法の適用を受ける訪問販売は、商品(サービス含む)販売を業とする者(販売業者)が営業場所以外の場所で消費者に薦めて契約を締結し、該当商品を販売することである。

営業場所は営業所・代理店・支店・出張所等、名称如何を問わず所有または賃借したり、占有許可を受けた場所で一定の施設を備え 3 ヶ月以上継続的に営業する固定された場所を意味する

しかし、訪問販売員をおかない訪問販売業者が加工されていない農水畜林産物や、自身が直接生産した物品を販売する場合で、彼らとの取引には訪問販売法の規定が適用されない。また保険業者と保険契約を締結するための取引には、訪問販売業の規定全体が排除される。

(b) 主な消費者保護制度

この法律は消費者保護のためにいくつかの制度をおいている。

契約撤回(Cooling off)制度

訪問販売方式で商品を購入した場合、消費者は、購入後 14 日以内は無条件に契約撤回を行うことができる。商品を遅く受け取ったり、契約書に事業者の住所が記載されていない等の場合は、契約撤回期間が延びる。ただし、消費者の責任事由により商品が滅失・破損された場合、商品価値が著しく落ちた場合、複製が可能な商品の包装を破損した場合等では、契約撤回の権利が制限される。

消費者は契約撤回時に供給を受けた物品を返還しなければならず、事業者はその物品が返還された日から 3 営業日以内に代金を換金しなければならず、代金換金が遅れた場合は、遅延賠償金を該当消費者に支払わなければならない。

事業者の消費者に対する情報提供義務

購買契約時に販売者の氏名、商号、住所、電話番号、契約撤回の期限・行使方法・効果に関する事項および契約撤回時に必要な書式、物品の交換・返還および代金返済の条件と手続き、取引約款等契約内容および取引条件に関する各種情報を提供しなければならない。訪問販売員に関する具体的情報を事業所に備えつけ、ホームページを運用する場合、これをホームページに掲載しなければならない。

商品販売において消費者にあらかじめ該当訪問が販売の勧誘のためのものであることと、訪問販売者の氏名、名称、販売商品の種類・内容を明らかにしなければならない。

消費者被害補償保険制度

訪問販売業者は消費者被害補償保険の推奨加入対象で、保険会社、銀行、共済組合と保険または保証契約を締結する方式とする。

(c) 事業者の届出義務および禁止行為

事業者は訪問販売業を行おうとする場合、事業を開始する時、主な事務所の所在地を管轄する市・道(市・郡・区)に届け出なければならない。主な事務所の所在地が外国の場合は、公正取引委員会に届け出なければならない。休業・廃業または営業再開時にも市・道(市・郡・区)に届け出なければならない。

処罰対象になる事業者の主な行為(禁止行為)は次の通りである。

- 虚偽・誇張された事実を知らせたり、欺瞞的な方法を使って消費者を誘引または取引させたり、契約撤回・契約の解約を妨害する行為
- 契約撤回を妨害する目的で、住所、電話番号、インターネット卸売人等を変更する行為
- 消費者紛争・不満処理に必要な人材・設備不足を相当期間放置して、消費者に被害を与える行為
- 消費者の契約がないにもかかわらず一方的に商品を供給し代金を請求する行為等

(d) その他

消費者保護水準および信頼性等を評価する評価・認証事業者に対して活動の客観性と信頼性を高めるために、評価・認証の基準・手続きを公開するようにし、それにより公正に評価・認証するようにしている。

行政機関による強制的是正措置手段と並行して、紛争当事者らの自主的解決を促進するための調停機関を設置するように規定をおいている。公正取引委員会は法律違反行為に対する是正措置(市・道知事の是正勧告を含む)に先立ち、消費者被害紛争調停機

関(消費者保護院、電子取引振興院、消費者保護法による市・道知事が設置した紛争調停機関、その他関連法令によって設置・運営される紛争調停機関)に紛争調停を依頼することができる。消費者被害紛争調停機関による勧告案または調停案を当事者が受諾し履行した場合は、是正措置を行わないようにしている。

C. 多段階販売

(a) 法律上の定義

多段階販売は法的に販売業者が特定人(A)に自身が供給する商品を消費者に販売したりその消費者をAの下位販売員に加入するようにして、Aのような販売活動を行わせることによって一定の利益を得ることを行うことができると薦めて、販売員の加入が段階的(3段階以上)になされる販売組織を通して商品を販売することである。

(b) 行政庁への登録・届出

多段階販売業者は事業を開始する時、主な事務所の所在地を管轄する市・道に登録しなければならない。登録は資本金 5 億ウォン以上と消費者被害補償保険の加入を要件とする。

(c) 消費者・販売員の契約撤回制度

消費者の契約撤回は訪問販売と似ているが、多段階販売員の契約撤回が追加的に規定されている。多段階販売員の契約撤回期間は契約後 3 ヶ月以内であり、契約撤回の効果、契約撤回が制限される場合等においては、消費者の契約撤回と似ている。多段階販売員は消費者とは異なり書面でのみ契約撤回を行うことができる。

(d) 消費者・販売員に対する情報提供義務

消費者に対する情報提供義務は訪問販売とほとんど同じである。多段階販売員に対しては後援手当の算定および支給基準を客観的かつ明確に定めなければならない、その基準を変更する時は変更基準適用日から 3 ヶ月以前に販売員に通知しなければならない。

(e) 消費者被害補償保険制度

多段階販売業者は義務的に補償保険に加入しなければならない、販売業者が保険会社、銀行、共済組合と保険または保証契約を締結する方式とする。2004年12月現在、共済組合を通じた補償保険のみが運営中であり、この共済組合に多段階販売業者のみ加入している。

(f) 多段階販売員関連

公務員、法人、多段階販売業者の支配株主・役職員、訪問販売員違反者で、公正取引委員会から是正措置を2回以上受けた者等は、販売員として活動することができない。多段階販売業者は加入した販売員に多段階販売員登録証、販売員手帳を交付しなければならない。

多段階販売業者は多段階販売員になろうとする者または多段階販売員に加入費、販売補助物品等、その名称および形態如何を問わず年間総合計5万ウォン以上の費用、その他金品を徴収することは禁止されている。そして加入費、教育費等と異なり個人割当販売額は法律で許容していないので、販売額を割り当てる場合は法律に違反する。

(g) 個別財貨の取引価格限度

多段階販売の方式で取引することのできる商品の価格は130万ウォン未満に制限されている。商品を2つ以上に分離して購入するほうが1つで購入するより商品の価値を著しく減少させるのは、事実上価格制限規定に違反することに該当する。

(h) 販売組織の譲り受け、委託・斡旋販売

多段階販売組織および多段階販売員の地位は、譲渡・譲り受けすることができない。ただし、多段階販売員の地位を相続する場合と多段階販売業者の人的・物的資産を包括的に譲渡・譲り受け・合併する場合は、例外的に許容される。

多段階販売委託・斡旋販売は許容されるが、ただし消費者被害が発生する時は委託・斡旋を依頼した者も責任を負うことになっている。

(i) 禁止行為

訪問販売の場合と似ているが、次のような事項が追加される。

- 多段階販売員や販売員になろうとする者に年間5万ウォンを超える金銭的負担を負わせる行為
- 多段階販売員に下位販売員募集自体に対して金品を支払ったり、正当な事由なしに後援手当て以外の金品を支払う行為
- 多段階販売員が特定人を自身の下位販売員に登録するように強要したり、下位販売員に商品購買を強要する行為
- 販売員になろうとする者や販売員に本人の意思に反して教育・合宿等を強要する行為
- 販売員を販売業者に雇用された者と誤認させたり、販売員登録をしていない者を販売員として活動させる行為
- 商品取引なしに金銭取引のみを行ったり、事実上金銭取引のみを行う行為等

D. その他の特殊取引

(a) 電話勧誘販売

電話勧誘販売は電話を利用して消費者と対話を通して契約を受けたり、契約を締結する販売で、消費者接近媒体として電話を利用するという点では通信販売と似ているが、積極的な販売活動を行うという側面で訪問販売に準じて規律している。

事業者遵守事項および禁止行為は訪問販売と似ているが、消費者に対する契約書の交付義務において該当消費者の同意を得てファックスや電子文書で契約書を送付することができるという点が異なる。

(b) 継続取引

継続取引は1ヶ月以上の期間継続して商品やサービスを供給する締結を行い販売する取引で、途中で解約する場合、消費者が代金換金の制限または違約金に関する約定のある取引である。

事業者は10万ウォン以上の金額および3ヶ月以上の取引期間を条件とする契約を締結する前に、消費者が契約の内容を理解するように法規定により説明し、契約書を交付しなければならない。事業者は消費者が契約期間中に契約の解約を望む場合、いつでも解約しなければならない。消費者から商品の返還を受けた日から3営業日以内に代金を払い戻さなければならない。事業者は代金の換金が遅れる場合、これによる遅延賠償金を消費者に支払わなければならない。

事業者は自身の帰責事由なしに契約が解約・解除された場合は、消費者に対して違約金を請求することができる。

事業者の禁止行為は訪問販売の場合と似ているが、ただし商品を通常取引価格より著しく高い価格で購入させる行為が追加されている。

事業者は財貨等の取引記録等を訪問・電話またはインターネット等を通じて直ちに閲覧することができるように必要な措置を講じなければならない。消費者が郵便等により閲覧要請を行う場合、3営業日以内に関連資料を発送しなければならない。

(c) 事業勧誘取引

事業勧誘取引はビジネスチャンスを提供する方法で、取引相手を誘引して財貨等を購入させる取引である。

事業者は30万ウォンの金額を条件とする契約を締結する前に、消費者が契約の内容を理解できるように、法律の規定により説明し契約書を交付しなければならない。

契約解約関連事項、禁止行為および取引記録の閲覧は、継続取引の場合と同一である。

5) 電子商取引等における消費者保護に関する法律

A. 法適用対象取引

この法律は電子商取引および通信販売等によってなされる事業者および消費者間のすべての財貨またはサービスの取引(B2C)に対して適用される。事業者が消費者を対象に電子商取引および通信販売等の方法により財貨またはサービスの取引業務を遂行する場合は、この法律の適用対象となる。この法律の保護を受ける消費者は、事業者が提供する財貨等を消費生活のために使用したり、利用する者をいう。ただし、事業者でも消費者と類似の地位で取引する劣等な地位の小規模事業者は保護されうる。

しかし法第3条(適用除外)では、一部商品取引等に関しては特定事業者の一部義務規定の免除を規定することによって法適用除外を認めている。

B. 消費者の権利

通信販売を通して物品を購入した消費者は、7日の無条件的な契約撤回権を行使することができる。ただし、消費者は財貨等の内容が表示・広告の内容と異なったり、契約内容と異なって履行された場合は、当該財貨等の供給を受けた日から3月以内に、その事実を知った日または知りえた日から30日以内に契約撤回が可能である

消費者は書面または口頭で契約を撤回することができ、消費者の契約撤回が制限される場合は訪問販売と類似している。

消費者は契約を撤回した場合は、すでに供給を受けた財貨等を返還しなければならず、供給を受けた財貨等の返還に必要な費用は消費者が負担しなければならない。ただし契約内容と異なって履行された場合は、事業者が返還に必要な費用を負担する。

事業者は財貨等を返還された日から3営業日以内にすでに支給を受けた財貨等の代金を払い戻さなければならず、事業者と代金を支払われた者または契約を締結した者が異なる場合に、各自は契約撤回により財貨等の代金払い戻しに関連する義務履行に連帯して責任を負う。

C. 事業者の義務

事業者が消費者と事前に電子文書で取引することを約定して指定された住所に電子文書を送信しなかった場合は、当該電子文書による権利を主張することができない。事業者が電子署名をした電子文書を使用しようとする場合は、当該電子文における効力と受領に必要な手続きと方法等に関して消費者に告知しなければならず、事業者が特定の電子署名方法の利用を強要することができない。

事業者は電子商取引および通信販売における表示・広告、契約内容およびその履行等、取引に関する記録を保存しなければならず、消費者が簡単に取引記録を閲覧・保存できる方法を提供しなければならない。

事業者は消費者の操作の失敗による被害予防のために、取引代金が賦課される時点また

は契約に先立ち、その内容の確認および訂正に必要な手続きを整備しなければならない。そして、消費者に契約内容を確認することができるようにしたり、説明する場合は、価格等重要情報を消費者が明確に認識できるように措置しなければならない。

通信販売業者は法律の規定により商号、住所等を公正取引委員会や市・道知事に届け出なければならない、電子文書による申告も可能である。

D. 通信販売の表示・広告および契約書の交付関連

通信販売業者が財貨等の取引に関する契約を受ける目的で表示・広告を行う場合は、商号、代表者の氏名、住所、電話番号、電子メールアドレス、通信販売業届出番号(届出義務免除者は免除事由)を含まなければならない。

通信販売業者は契約締結前に消費者に次の事項を表示・広告または告知し、契約締結後次の事項が記載された契約内容に関する書面を交付しなければならない。ただし、迅速な取引のために消費者の同意を得た場合は、電子文書または供給書に代えることができる。

- 財貨等の供給者および販売者に関する事項
- 財貨等の種類および供給と価格等に関する事項
- 契約撤回や交換・返品および払戻しに関する事項
- 財貨等に対する不満および紛争処理に関する事項
- 取引に関する約款およびその他必要な事項

有無線電話機を利用した情報サービスの取引の場合等には、契約書交付義務を適用しない。ただし、取引前に財貨等の提供者の氏名・連絡先および財貨の内容と利用料金を明らかにし、取引後決済内訳を通知しなければならない。

E. 財貨等の供給関連

通信販売業者が消費者の契約を受けた日から 7 日以内に、先払い式通信販売の場合代金の全部または一部を受けた日から 2 営業日以内に、供給に必要な措置を取らなければならない。通信販売業者が財貨等を供給するのが困難であることが分かった時は、その事実を消費者に速やかに知らせなければならない、先払い式通信販売の場合、その代金を支払われた日から払い戻したり、払い戻しに必要な措置をとらなければならない。

F. 電子的支払い手段

電子決済業者に支払い手段保安維持と盗用防止義務を負わせている。電子決済手段の信頼性確保のために、3 つ以上のサイバーモールで使用される先払い決済手段発行者に、義務的に発行残高の 10% 以内で公正取引委員会が定めた金額以上、消費者被害補償保険等に加入しなければならない。

G. 電子的代金支払い事実の通知

電子的代金支払いがなされた場合、消費者に通知する責任を強化して、通信販売業者は注文した消費者に、決済業者は代金を決済した消費者に、通知する義務を課している。

H. 通信販売仲介者関連

この法律の主要規定は主に通信販売業者を適用対象としており、競売・共同購買等通信販売仲介業者に対しては法適用が困難な側面があり、サイバーモールの利用許諾等により通信販売を仲介する場合の事業者責任と義務を規定している。通信販売仲介業者が、責任がないと事前告知した場合にも、通信販売業者である通信販売仲介者は通信販売業者の責任を負う。契約撤回等による代金払戻しに関連して財貨等の代金を支払われた者(仲介者)と、消費者と契約を締結した者(依頼者)は、その義務の履行に連帯して責任を負う。

通信販売仲介者は仲介を依頼した事業者の身元情報を閲覧できる方法を、通信販売に関する情報を提供する段階で消費者に提供しなければならない。この場合、消費者が閲覧できるようにしなければならない身元情報は、商号、代表者氏名、住所、電話番号、電子メールアドレスと通信販売業届出番号等である。

I. 禁止行為

電子商取引または通信販売等の方法を利用して財貨等を取引する事業者らが行ってはならない禁止行為の類型を規定しているが、訪問販売業者の禁止行為と類似している。ただし、消費者が財貨等を購入する意思がないことを明らかにしたにもかかわらず、電話、ファックス、コンピュータ通信等を通して財貨を購入したり、サービスの提供を受けるように強要する行為を追加する。

J. 消費者の保護

消費者被害保険、消費者被害救済機関の活用(紛争調停等)、消費者保護関連評価および認証は、訪問販売の場合と同じである。

6) 加盟事業取引の公正化に関する法律

A. 立法趣旨

フランチャイズの拡大によりこれに便乗した不公正な取引形態も広まってきた。一部加盟本部が虚偽・誇大広告を通して詐欺または欺瞞的に加盟店を募集し加盟店に一方向的に不利な取引条件を強要したり、取引上の優越的地位を乱用し不当な契約を締結する等、不公正な取引形態が蔓延して、多数の加盟事業者が被害をこうむっている。

こうした中、市場の自浄機能または英国、日本等のように関連団体による市場浄化が期待しにくい状況では、加盟事業取引の公正化のための政府の介入が避けられない。

公正取引委員会はこの間、「加盟事業における不公正取引行為の基準指定を制定運用す

ることによって不公正な取引慣行を是正してきたが、公正な契約締結のための情報公開制度、契約期間の保障等、フランチャイズ取引に関する競争政策的または消費者保護政策的規制の中心的内容に関しては、別途の法的根拠が必要であった。

B. 加盟事業取引の基本原則

当事者間の取引関係の大原則として信義誠実の原則を宣言し、続いて加盟本部および加盟事業者が遵守しなければならない事項を規定している。これらの規定に関しては法律に別途の制裁規定がないので、その違反を理由に行政的制裁が加えられることはないが、当事者間の民事的法律関係に関する解釈原理として、または不公正取引行為規定の解釈原理として、非常に重要な意味を持つ。

C. 情報公開書の提供義務

加盟本部は、加盟希望者に加盟希望者が加盟金を最初に支払う日の5日前または加盟希望者が加盟契約を締結する日の5日前に、情報公開書を提供しなければならない。公開対象情報は、加盟本部、一般状況に関する説明、加盟本部役員の法律違反経歴に関する説明、加盟店事業者の負担に関する説明、営業活動の条件と制限、加盟本部の加盟事業状況に関する説明、加盟事業営業開始に関する詳細な手続きと所要期間に関する説明、教育・訓練プログラムに関する説明等を含む。

情報公開書は次の3つの方法で提供することができる。

- 情報公開書を加盟本部の事務所に備えつけた後、加盟希望者にこれを閲覧させる方法
- 加盟希望者に情報公開書を直接伝達する方法
- インターネットホームページ等情報通信網を利用して、情報公開書の内容を掲載した掲載事実を加盟希望者に通知する方法

加盟本部は毎事業年度が終了する日から90日以内に情報公開書を更新しなければならない。情報公開における内容のうち加盟店事業者の負担、営業活動の条件等重要な事項が変更された場合は、変更される日から90日以内に情報公開書を修正しなければならない。

加盟本部は情報公開書を作成・更新・修正したり、加盟希望者に情報の内容を表示・広告または説明(映像資料を含む)するに当たり、虚偽または誇張された情報を提供したり重要な事項を脱落させてはならない。加盟本部が自己と取引する加盟店事業者の売上高・収益・売上総利益・純利益等、過去の収益状況や将来の予想収益状況に関する情報を提供する場合に、公認会計士が監査した監査報告書等の資料を加盟本部の事務所に備えつけなければならない。

虚偽・誇張された情報提供または重要事項の脱落に対しては5年以下の懲役または1億5千万ウォンの罰金に、情報公開書提供義務違反または更新・修正義務の違反に対しては2年以下の懲役または5千万ウォン以下の罰金に処する。虚偽または誇張された情報や情報

公開で記載事項のうち重要な事項の脱落が契約締結に重大な影響を与えたものと認められ、該当加盟店事業者が加盟契約の締結日から 2 月以内に加盟金の返還を要求する場合は、加盟本部は加盟金を返還しなければならない。

D. 加盟契約書の交付義務

加盟本部は加盟契約書(留意事項、特殊取引条件等加盟本部と加盟店事業者の権利と義務事項を記載した文書を含む)を加盟金の最初の受領日前にあらかじめ加盟希望者に交付しなければならない。加盟契約書を加盟事業の取引が終了した日から 3 年間保管しなければならない。

E. 不公正取引行為の禁止

加盟本部は次の行為で加盟事業の公正な取引を阻害する恐れのある行為をなしたり、他の事業者にこれを行わせてはならない。

- 加盟店事業者に対して商品やサービスの供給または営業の支援等を不当に中断または拒否したり、その内容を著しく制限する行為
- 加盟店事業者が取り扱う商品やサービスの価格、取引相手、取引地域や加盟店事業者の事業活動を不当に拘束したり、制限する行為
- 取引業者の地位を利用して不当に加盟店事業者に不利益を与える行為
- 不当に競争加盟本部の加盟店事業者が自己と取引するように誘引する行為等、加盟事業の公正な取引を阻害する恐れのある行為

F. 契約更新拒絶時の通知義務

加盟本部が契約を更新または延長しない場合は、契約が満了する日の 90 日前に加盟店事業者にその事実を書面で通知しなければならない。このような通知を行わない場合、契約満了前の加盟契約と同じ条件で再び加盟契約を締結するものと見なす。

G. 契約解約の制限

加盟本部は加盟契約書で定めた加盟契約解約の事由が発生して加盟契約を解約しようとする場合は、該当加盟店事業者に契約を解約する日の 2 月以上の猶予期間をおき 3 回以上契約解約の事由を記載した文書でその是正を要求しなければならない。上の手続きを踏まない加盟契約の解約はその効力がない。

H. 紛争の調停

紛争調停機関である加盟事業取引紛争調停協議会を設置することとし、同協議会は現在社団法人韓国フランチャイズ協会に設置されている。

2. 物流関連法規

(1) 法規状況

物流産業は多様な関連産業で構成されており、これにより関連法律も非常に多様である。物流関連法規を輸送手段および輸送連携施設、貿易・関税・外国人投資関連、情報および貨物流通関連、その他支援の4種類の分類により法律体系の状況を整理してみると、次の通りである。

- 輸送手段および輸送連携施設関連法律 20
- 貿易・関税・外国人投資関連法律 6
- 情報および貨物流通関連法律 8
- その他支援法律 3

全体的に見て、計 47 個の法律が一部でも物流産業に関連する規定を入れており、それ以外にも物流関連法令が 12、付則およびその他 8 が存在している。その内容を整理すると、次の表の通りである。

< 表 4-3 > 物流関連法規の現況

区分	内容
輸送手段および 輸送連携施設 (20)	航空法、海運法、港湾法、鉄道法、都市鉄道法、鉄道小運送業法、貨物自動車運輸事業法、石油事業法および送油管安全管理法、道路法、有料道路法、道路交通整備促進法、漁港法、関税法、駐車場法、旅客自動車運輸事業法、旅客自動車ターミナル法、公共鉄道建設促進法、首都圏新空港建設促進法、高速鉄道建設促進法、新港湾建設促進法
貿易、関税、外国人投資 関連(6)	関税法、外国人投資促進法、自由貿易地域の指定に関する法律、国際物流基地育成のための関税自由地域の指定および運営に関する法律、済州国際自由都市特別法、租税特例制限法
情報および貨物流通 関連(8)	電気通信基本法、電気通信事業業、電波法、コンピュータネットワーク普及拡張と利用促進に関する法律、情報通信網利用促進等に関する法律、流通団地開発促進法、流通産業発展法、貨物流通促進法
その他支援 (13)	関税士法、廃棄物管理法、資源節約とリサイクル促進に関する法律、国際会議産業育成に関する法律、山林法、産業集積活性化および工場設立に関する法律、国土基本法、企業活動規制緩和に関する特別措置法、産業立地および開発に関する法律、農産物品質管理法、水産物品質管理法、農水産物流通および価格安定に関する法律、中小企業振興および製品購買促進に関する法律

資料: 交通開発研究院、「わが国物流産業の発展策の研究」、2003

また物流関連業種に対する許認可基準を扱っている法律も9種類に達している。その内容は次の表の通りである。

<表 4-4> 物流業種関連法律および許認可基準

業 種		関連法規	許認可基準	
貨物運送業	道路	一般貨物、個別貨物、用達貨物運送事業	許可制 資本金、車両台数、車庫等	
		卸売配送業	流通産業発展法 自由業、優秀卸売配送業者指定は資本金 5 億以上、集配送センター(1,500m ²)等	
		保税運送業	関税法 登録制、貨物運送事業登録者、海上貨物・航空運送事業免許者	
	鉄道	鉄道小運送業	鉄道小運送業法 登録制、資本金(2,500 万ウォン×取扱駅数)、取扱駅別野積場(250m ²)、貨物車 1 台、常時雇用作業員 2 人	
	海上	外港・内港貨物運送事業	海運法 登録制 外航輸送: 資本金 5 億、5 千トン以上の船舶(水産物は 20 トン) 内港輸送: 1 隻(石油・化学類輸送は 100 トン以上)	
	航空	定期航空運送事業	航空法	免許制
		不定期航空運送事業		届出制、資本金 20~75 億、航空機 1 台、格納庫、待合室、航空券販売施設等
商業書類送達業		届出制		
物流施設運営業	ターミナル運営業	複合貨物ターミナル業	登録制、1 万坪以上の敷地、貨物取扱場・倉庫または配送センターおよび駐車場施設	
		一般貨物ターミナル業	自由業	
	倉庫業		自由業	
	港湾荷役業		港湾運送事業法 登録制、資本金(級別 5 千~1 億)、施設評価額(級 1~10 億)、常時勤労者(級別 10~20 名)	
物流サービス業	貨物	貨物自動車運送斡旋業	貨物自動車運送事業法 許可制、主事務所(20m ²)、資本金(1 億ウォン)	
		複合運送斡旋業	貨物流通促進法 登録制、資本金(法人 3 億、個人 6 億)、補償保険(1 億ウォン)	
		保税貨物運送斡旋業	関税法 届出制	
		海運仲介業	海運法 登録制、商法上の会社	
	通関業		関税法 許可制、通関取扱法人、資本金 3 億、陸上運送法人: 貨物車 20 台、海上輸送法人: 千トン以上の船舶 2 台	

(2)主要物流関連法律

1) 貨物流通促進法

- 物流の標準化・情報化と複合運送幹旋業・貨物ターミナル事業および倉庫業等に関する事項を規定して物流体系を合理化し、貨物の流通に関連する事業の健全な発展を図ることによって、貨物流通の促進と物流費の削減によって国民経済の発展に寄与することを目的としている。
- 1991年12月に法律第4433号として制定・公布された。1995年12月に全文改正がなされ、2005年3月に最近の改正がなされた。
- 総則、物流標準化、複合運送幹旋業、貨物ターミナル事業、倉庫業、物流情報化、物流技術の振興、物流専門人材、補則、罰則の10章で構成された58条と付則からなっており、下位法令として貨物流通促進法施行令と施行規則がある。
- この法律により、建設交通部長官は効果的な物流体系を構築するために、国家物流基本計画を策定し、具体的実践計画を整備するための中期国家物流基本計画を策定しなければならない。また基本計画の実行のために年度別実施計画を策定しなければならない。
- 基本計画には物流環境の変化と見通し、物流施設の需要予測、国家物流体系の改善目標と段階別推進計画、貨物ターミナルの建設および整備、物流標準化、物流産業に対する支援育成等に関する内容を含まなければならない。
- 特別市長・広域市長は所轄区域の物流体系改善のために、都市物流基本計画とその実施計画を策定しなければならない。

2) 流通団地開発促進法

- 流通施設用地を円滑に供給し、流通施設を合理的に配置して流通構造の改善と流通産業の発展を促進することによって、産業競争力を強化し国土のバランスのとれた発展と国民経済の健全な発展に寄与することを目的としている。
- 1995年12月に法律第5105号として制定・公布された。制定以降、関連法令の改正により1997年3回等、98年、99年、2000年にかけて、法律第7459号まで計14回改正された。
- 総則、流通団地の開発、流通団地の分譲・賃貸および管理、補則の4章で構成されており、全文47条と付則からなっている。下位法令に流通団地開発促進法施行令と施行規則がある。
- 流通団地の開発、流通団地の分譲・賃貸および管理に関連する規定を含んでいる。建設交通部長官は国土建設総合計画法上の国土建設総合計画により流通団地開発に関する総合計画を5年単位で策定しなければならない。

- 流通団地開発総合計画には流通施設用地の需要、計画的供給、流通団地の指定・開発、地域別・規模別配置、都心地に位置する流通施設の整備および郊外移転に関する事項等を含んでいなければならない。
- また、流通団地の配置・開発等流通団地立地政策に関する重要事項を審議・議決するために、建設交通部に流通団地審議委員会を置くこととしている。

3) 貨物自動車運輸事業法 (物流施設総括法に拡大改編予定)

- 貨物自動車運輸事業を効率的に管理し、健全に育成して貨物の円滑な運送を図ることによって、公共の福利の増進に寄与することを目的としている。
- 1997年8月に法律第5408号として制定され、以降法律第7100号まで6回改正された。
- 総則、貨物自動車運輸事業、貨物自動車運送斡旋事業、貨物自動車運送加盟事業、経営の合理化、事業者団体、自家用貨物自動車の使用、補則、罰則の9章で構成されており、全文51条と付則を含んでいる。下位法令として施行令と施行規則がある。
- 貨物自動車運輸事業を営もうとする者は、事業計画を作成し、建設交通部令の定めるところにより建設交通部長官に登録しなければならない。
- この事業計画には主事務所、営業所および貨物取扱所の名称と位置および規模、貨物自動車運送事業の内容、貨物自動車の台数・種別・車名・型式・年式および最大積載量、輸送施設等に関する内容を含んでいなければならない。
- 貨物自動車運送斡旋事業を行おうとする者は、事業計画に主事務所および営業所の名称と位置、事業所の規模、所要資金の調達方法、主に取り扱う貨物の種類等を含んでいなければならない。
- 建設交通部長官は運送事業者に約款の変更等、改善命令を行うことができる。また、運送事業者や輸送従事者が正当な事由なしに集団で輸送を拒否して貨物輸送に著しい支障を与え、国家経済に甚大な危機を招いたり、そのような恐れがあると認められる時は、業務開始を命令することができる。

4) 港湾運送事業法

- 港湾輸送に関する秩序を確立し、港湾運送事業の健全な発展を図って公共の福利を増進することを目的としている。
- 1963年9月に法律第1404号として制定されて以来、2005年3月に法律7428号に至るまで14回の部分改正がなされた。
- 総則、港湾運送関連事業、補則、罰則の4章で構成された全文35条と付則からなっている。下位法令として施行令と施行規則がある。
- 港湾運送事業の種類を荷役事業、数量検査事業、鑑定事業、検量事業の4種に定め、その事業を行うためには海洋水産部長官に登録することとしている。

- 数量検査士・鑑定士等は海洋水産部長官が実施する資格試験に合格した後に、海洋水産部令の定めるところにより、海洋水産部長官に登録しなければならない。
- 一港湾運送関連事業者に雇用されたり、役務を提供する者に対する港湾運送・港湾安全等に関する教育訓練を実施するために、大統領令の定めるところにより教育訓練機関を設立することができる

5) 鉄道小運送業法

- 鉄道を利用する物品輸送における秩序を確立し、鉄道小運送業の健全な発展と輸送効率の向上を通して公共の福利の増進に寄与することを目的としている。
- 1961年12月に法律第865号に制定され、2001年に法律第6364号に至るまで12回改正された。
- 全文22条と付則で構成されており、下位法令として施行令と施行規則がある。
- 鉄道小運送業は次のような4種類の行為を行う事業をいう。第1に鉄道を利用する物品輸送を斡旋したり、その輸送物品を引き受ける行為第2に、鉄道を利用する輸送物品を集めたり配達する行為。第3に、鉄道を利用する物品輸送行為。最後に、鉄道を利用する輸送物品を鉄道車両に積んだり、降ろす行為をいう
- 小運送業を行おうとする者は大統領令の定めるところにより、取扱駅および取扱品目を定め、これを鉄道庁長に登録しなければならない。

6) 海運法

- この法律は海上輸送の秩序を維持し、公正な競争を確保し、海運業の健全な発展を図ることにより、国民経済の発展と公共の福利の増進に寄与することが目的である。
- 1963年に制定され、持続的に改正されて2002年に現行法律として完成された。下位法令として海運法施行令と海運法施行規則がある。
- この法律は海上旅客運送事業、海上貨物運送事業、海運仲介業、海運代理店業、船舶貸与業、船舶管理業等に関して、事業の種類と登録または免許基準、運賃と料金、そして事業を営むための基本事項を規定している。
- 海洋水産部長官は海運産業の健全な育成のために、5年ごとに海運産業長期発展計画を策定してこれを公告しなければならない。海運産業長期発展計画には、最初に船舶の需給に関する事項、第2に船員の需給・福祉に関する事項、第3に海運に関する国際協力に関する事項、そしてその他海運産業の健全な発展のために必要な事項が含まなければならない。
- そしてこの法律によって、政府は海運産業の健全な育成のために、民間の船舶確保を支援したり、海運団体を育成したり、国際協約履行のため諸措置をとることができる。

第5章 韓国の流通産業の対外開放と国際協力

第1節 韓国の流通市場開放日誌

1. 開放の背景

国内流通市場に対する開放要求は1983年から米国とECによって提起されて以降、政府は国内流通産業の脆弱性を理由に最大限遅らせてきた。しかしUR交渉による開放圧力が次第に強くなると、政府は1988年10月、「卸小売業振興5ヶ年計画」の策定とともに段階別市場開放計画を発表した。1993年1月には「流通市場開放計画および補完対策案」を発表し、1996年1月1日から流通市場を全面開放した。

流通産業開放の基本目標は、先進化された流通技術を導入するとともに、競争促進による効率性向上により流通産業の近代化を促進させるということである。

2. 流通市場の開放内容および日程

わが国流通市場の開放は1980年代初め以降段階的に推進されてきた。1981年7月、「経済企画院告示第51号」で、韓国標準産業分類上の詳細分類に該当する単一品目だけを取り扱う100坪以下の専門店に対して外国人投資を許容したのが最初である。その後、開放は店舗数および売場面積に関する規制緩和と外国人投資禁止および規制業種解除の2つの形態でなされた。

(1) 店舗数および売場面積制限の緩和

当初100坪以下であった売場面積制限が、1982年10月に200坪以下に緩和され、1984年7月には取扱品目の制限撤廃とともに売場面積は700m²未満に調整された。

1988年10月、政府は「卸小売業振興5ヶ年計画」を策定し、3段階流通市場開放計画を発表した。これは1980年代後半に入り、国際収支の黒字転換とURサービス交渉の進展等、対外開放圧力が高まり、経済規模の拡大に見合った生産、流通、消費のバランスのとれた発展を促す必要性が高まったためである。

1989年7月の第1段階の開放では、店舗数と店舗面積の拡大なしに卸売業投資の自由化幅と外国企業国内支社の輸入販売業種を拡大する措置をとった。

1991年7月の第2段階の開放では、売場面積を700m²未満から1,000m²未満に拡大し店舗数を10まで許容し、小売業の技術導入を完全自由化した。

1993年7月の第3段階の開放では、開放の幅を3,000m²未満の20以内の店舗に拡大した。

1996年から店舗当たり面積制限および店舗数の制限は完全に撤廃されて今日に至っている。

< 表 5-1 > 店舗数および売場面積の制限緩和

時期	措置名	主な内容
81年7月	外国人投資許容制限の実施	小売業種単一品目に限り店舗規模 100 坪以下許容
82年10月	制限範囲拡大	店舗規模を 200 坪以下まで拡大
84年7月	取扱品目制限撤廃および店舗数制限実施	単一店舗、売場面積 700m ² 未満許容
91年7月	流通市場第 2 段階開放	10 店舗以下、店舗当たり売場面積 1,000m ² 未満許容
93年7月	流通市場第 3 段階開放	20 店舗以下、売場面積 3,000m ² 未満許容、自由化の前段階
96年1月	流通市場全面開放	店舗数および店舗当たり売場面積制限完全撤廃

(2) 外国人投資の禁止または制限業種の解除

1989年7月の第1段階開放措置以降、流通産業に対する外国人の投資限度を次第に拡大した。医薬品卸売業(1989年7月)と化粧品卸売業(1990年6月)を外国人投資制限業種から解除し、アルコール飲料卸売業と一般貿易業(1991年1月)に対する認可基準を整備して外国人投資を部分的に許容した。

1991年7月の第2段階開放には連鎖化事業に対して認可基準を整備した。1992年11月には貿易仲介業、アルコール飲料卸売業、飼料卸売業、煉炭小売業を投資制限業種から解除し、化粧品小売業に対する認可基準を整備し、1993年3月には投資自由業種のうち卸売業に対する外国人投資を従来の認可制から届出制に転換し、外国人投資禁止業種を制限業種に統合する一方、タバコ小売業等6小売業種に対して外国人投資を自由化した。

1996年の全面開放時には、卸小売業種のうち国家経済に及ぼす影響が大きく、国内市場を保護しなければならない必要のあるいくつかの業種を除いてすべて開放した。サービス貿易に関する一般協定が明示している「卸小売サービスの経済的必要検討条項」を受けて、外国人が市場、百貨店、ショッピングセンター等大型流通売場を設立・運営することと、日本の総合商社の輸入業開放はしばらくの間禁止したが、現在これも廃止されていかなる制限もない。

<表 5-2> 外国人投資の禁止または制限業種の解除

時期	禁止業種→制限業種	制限業種→自由業種	制限業種→認可基準整備
89年～91年6月	—	医薬品卸売業(89.7) 化粧品卸売業(90.6)	アルコール飲料卸売業(91.1) 一般貿易業(91.1)
91年7月	—		連鎖化事業
92年11月	—	アルコール飲料卸売業 貿易仲介業 飼料卸売業 煉炭小売業	化粧品小売業
93年3月	芸術品小売業	砂糖および菓子類小売業 タバコ小売業 その他飲食料小売業 露店および移動販売店 制約配達業 その他特殊販売業	医療用品小売業
96年1月	<ul style="list-style-type: none"> ・次を除いたすべての業種開放 —卸売業:穀物・肉・果実・書籍等 9業種 —小売業:穀物・野菜・肉・果実・医薬品・芸術品(骨董品を含む)・液体燃料等 13業種 		

第2節 外国人投資状況

1. 卸小売(流通)部門外国人投資

<表 5-3> 卸小売部門の外国人投資のうち中国と日本の投資比率

(単位:件、千ドル、%)

	2003.1~3Q		2004.1~3Q		1962~2004. 3Q	
	件数	金額	件数	金額	件数	金額
中国	284 (31.9)	17,281 (4.5)	330 (29.8)	18,798 (2.0)	3,089 (28.6)	189,083 (1.2)
日本	127 (14.3)	135,262 (35.3)	143 (12.9)	45,316 (4.7)	1,494 (13.8)	2,164,653 (14.0)
全体	891 (100.0)	383,069 (100.0)	1,107 (100.0)	962,326 (100.0)	10,817 (100.0)	15,515,516 (100.0)

資料:産業資源部

1962年以降、2004年第3四半期までの卸小売部門の外国人投資累計額のうち日本と中国からの投資が15.2%を占めた(日本14.0%、中国1.2%)。反面1962年以降2004年第3四半期までの卸小売部門の外国人投資累計件数のうち日本と中国からの投資が42.4%を占めた(中国28.6%、日本13.8%)。

2004年第1~第3四半期に海外からの卸小売投資額が前年同期比増加したのに比べて、日本からの投資額は大幅減少した。

- 全体(千ドル): (03.1-3Q) 383,069→(04.1-3Q) 962,326 151.2%増加
- 中国(千ドル): (03.1-3Q) 17,281→(04.1-3Q) 18,798 8.8%増加
- 日本(千ドル): (03.1-3Q) 135,262→(04.1-3Q) 45,316 66.5%減少

2. 中国の対韓投資

<表 5-4> 中国に対する投資の誘致

(単位:件、千ドル、%)

	2003.1～3Q		2004.1～3Q		1962～2004. 3Q	
	件数	金額	件数	件数	金額	件数
製造業	37	3,697	34	559,003	446	837,695
全体	(9.9)	(10.4)	(8.0)	(95.7)	(11.0)	(75.7)
サービス業	329	31,415	388	24,921	3,542	260,435
全体	(87.7)	(88.2)	(90.9)	(4.3)	(87.4)	(23.5)
卸小売	284	17,281	330	18,798	3,089	189,083
	(75.7)	(48.5)	(77.3)	(3.2)	(76.3)	(17.1)
ビジネス	7	11,028	16	2,999	57	21,630
サービス	(1.9)	(31.0)	(3.7)	(0.5)	(1.4)	(2.0)
全体	375	35,599	427	584,404	4,051	1,106,563
	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)	(100.0)

資料:産業資源部

1962 年以降 2004 年第 3 四半期までの中国の対韓卸小売投資件数が投資件数全体の 76.3% 占め、件数ベースでは最大であった。

1962 年以降 2004 年第 3 四半期までの中国の対韓投資額累計額のうち卸小売部門投資額は 17.1% を占め、卸小売業が化学工学産業 (50.5%、5 億 5,936 万ドル) に次いで第 2 位の投資産業となった。

2004 年第 1 四半期～第 3 四半期には前年同期に比べて、中国の卸小売分野に対する投資件数と投資金額がともに増加した。

- 投資件数(件) : (03.1-3Q) 284 → (04.1-3Q) 330 16.2%増加
- 投資額(千ドル) : (03.1-3Q) 17,281 → (04.1-3Q) 18,798 8.8%増加

3. 日本の対韓投資

<表 5-5> 日本に対する投資の誘致

(単位:件、千ドル、%)

	2003.1～3Q		2004.1～3Q		1962～2004. 3Q	
	件数	金額	件数	件数	金額	件数
製造業 全体	140 (37.6)	269,796 (60.0)	149 (39.0)	1,554,175 (88.3)	4,965 (61.3)	7,764,278 (51.7)
サービス業 全体	225 (60.5)	177,947 (39.6)	228 (59.7)	204,428 (11.6)	2,883 (35.6)	6,957,100 (46.3)
卸小売	127 (34.1)	135,262 (30.1)	143 (37.4)	45,316 (2.6)	1,494 (18.4)	2,164,653 (14.4)
ビジネス サービス	34 (9.1)	6,674 (1.5)	37 (9.7)	58,668 (3.3)	516 (6.4)	616,977 (4.1)
全体	372 (100.0)	449,658 (100.0)	382 (100.0)	1,760,214 (100.0)	8,104 (100.0)	15,020,154 (100.0)

資料:産業資源部

1962 年以降 2004 年第 3 四半期までの日本の対韓投資件数のうち卸小売部門への投資が 18.4%を占めており、件数ベースでは最大投資産業である。卸小売部門に続き電気および電子 (16.6%、1,346 件)、機械および装備産業(10.1%、816 件)が高い投資件数を記録した。

1962 年以降 2004 年第 3 四半期までの日本の対韓投資累計額のうち卸小売部門への投資が 14.4%を占めており、卸小売業は電気および電子(20.5%)、飲食および宿泊業(15.6%)に続き第 3 位の投資産業である。

2004 年第 1 四半期～第 3 四半期に日本の卸小売分野に対する投資額は大幅に減少した。

- 投資額(千ドル) : (03.1-3Q) 135,262→(04.1-3Q) 45,316 66.5%減少

第3節 国際交流協力事項

1. 大韓商工会議所

大韓商工会議所は中国流通・物流市場への進出による問題を把握・解消し、市場データベースを構築することによって流通・物流業者の対中国進出を支援するために、韓中流通物流分野民間協力推進協議会を構成・運営している。

◆韓中流通物流分野民間協力推進協議会

- 委員長 :国内ホームショッピング副社長
- 委員 :流通分野 19 人(委員長国内某百貨店常務)、物流分野 21 人(委員長国内某宅配会社専務取締役)、諮問委員 3 人
- 主な事業 :
 - 韓・中流通・物流政策協議会の議題掘り起こしおよび各種問題のデータベース構築
 - 中国流通・物流分野団体との有機的業務協議
 - 中国流通・物流分野進出策セミナーおよびフォーラムの開催
 - 中国流通・物流分野進出業者の成功および失敗事例集の発行
 - 対中国投資調査団の派遣
 - 中国の対韓国視察団の招請

韓中流通物流分野民間協力推進協議会は創立総会を開催して委員長団を選出し、2004 年事業計画を協議した。

1) 第1回会議

- 日時および場所:2004. 3. 18、リッツカールトンホテル
- 出席者:貿易流通審議官、国内某ホームショッピング副社長等 25 人
- 主な内容:委員長団選出および 2004 年事業計画の報告等

2) 第2回会議

- 日時および場所:2004. 12. 8、インターコンチネンタルホテル
- 出席者:貿易流通審議官、国内某ホームショピン副社長等 42 人
- 主な内容:2004 年事業成果の報告および専門家招請講演
- 招請講演:中国流通物流市場状況とわが国流通物流企業の効果的進出策(成均館大現代中国研究所所長)

2. 韓国流通物流振興院

韓国流通物流振興院は国際標準コードである EAN/UCC システムの国内普及、拡大と国内関連企業の理解増進のために、U ConnECt コンファレンス、ECR コンファレンス等に韓国代表団を派遣して、国内関連企業の役職員に EAN/UCC システムを直接体験できる機会を提供している。特に開催される ECR Asia コンファレンスの場合は、アジア地域参加国中、毎年最も多くの代表団を韓国が派遣している。

同コンファレンスに韓国代表団派遣を通して、国内企業は EAN/UCC システムに対する理解の拡大、国際標準化の重要性認知、企業内部プロセス改善等に多くの支援を継続している。また、ISO SC31 韓国委員会、ECIF 等、国内標準関連基盤との協力関係も継続して推進しており、それら機関と国際標準を受け入れた国家標準開発事業にも積極的に参加している。主な国際協力事業を紹介すると次の通りである。

- ECR Asia Council およびコンファレンス韓国代表団参加(毎年 9 月)
 - ヨーロッパ ECR コンファレンス韓国代表団の構成および参加(毎年 4 月)
 - 毎年 GS1 総会(国際標準コード総会)参加および 2007 年 GS1 総会の国内誘致
 - 2004 年度タイ総会で 2007 年 GS1 総会開催議決(04. 5. 12)
 - EAN 会長団との交流協力の増進
 - EAN 会長団が流通物流振興院設立以降初めて訪問
- 1) 第 1 回(03.3.1 ~ 03.4): 現 EAN 会長、前 EAN 会長、前 EAN 事務総長
 - 2) 第 2 回(03.7.22 ~ 07.23): 現 EAN 事務総長(UCC CEO 兼職)
 - 3) 第 3 回(03.10.6 ~ 10.9): 現 EAN 会長、現 EAN 事務総長、アジア太平洋地域 CEO
- AIM グローバル韓国支部加入
 - RFID 関連装備製造業者の世界的集まりである同機関に加入して、国内関連業者に最新情報等を提供(2004.8 月加入)

第4節 政府主催主要国際会議および交流行事

1. 韓中流通物流分野政策協議会の構成・運営

韓国産業資源部と中国商務部は韓中両国間の流通物流分野交流協力体制を構築することによって、流通物流企業の相互進出を支援し、東北アジア流通・物流協力機関としての発展基盤をつくるために、韓中流通物流分野政策協議会を構成・運営している。

主な事業内容

会議名	日時	場所	主な内容	参加者
韓中流通・物流分野政府間実務会議	2004.4.9	韓国 ソウル	● 民間協議体の構成等、流通・物流分野交流協力体制の構築	産業資源部貿易流通審議官、中国商務部商業改革発展社社長等
韓中日流通・物流分野政府間実務会議	2004.11.4	中国 北京	● 韓中日 3 国間協力体制の構築等、流通物流分野の協力策を論議	産業資源部貿易流通審議官、中国商務部商業改革発展社社長、日本経済産業省政務次官等

2. 对中国投資調査団の派遣

産業資源部と大韓商工会議所は、官民合同对中国流通投資調査団と官民合同对中国物流投資調査団を派遣した。

官民合同对中国流通投資調査団の派遣

期間	場所	主な活動	参加者
2004.7.5～7.10	北京、上海、広州	<ul style="list-style-type: none"> ● 中国商務部流通政策説明会および晚餐会 ● 大韓商工会議所と中国物流購買連合会との MOU 締結 ● 北京、上海、広州市投資環境説明会および相談会 ● 流通企業視察等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 参加人員：計 36 名 ● 団長：産業資源部貿易流通審議官、国内某ホームショッピング副社長 ● 国内某百貨店常務取締役等 34 名

官民合同対中国物流投資調査団の派遣

回数	日時	場所	主な活動	参加者
第1回	2004.8.29～9.4	天津大連瀋陽	<ul style="list-style-type: none"> ● 天津、大連、瀋陽市投資環境説明会、相談会および流通業者視察等 	<ul style="list-style-type: none"> ● 参加人員:計 27 名 ● 団長:産業資源部貿易投資室長、国内某宅配会社専務 ● 団員:国内某物流会社代表取締役等 25 名
第2回	2005.2.20～2.26	北京青島烟台	<ul style="list-style-type: none"> ● 北京市投資環境説明会および相談会開催、北京空港物流院視察 ● 青島市投資環境説明会および相談会開催 ● 保税物流院およびコンテナ埠頭見学 ● 烟台市投資環境説明会および相談会開催 ● 経済開発区および物流企業視察 	<ul style="list-style-type: none"> ● 参加人員:計 37 名 ● 団長:国内某宅配会社専務取締役 ● 団員:国内某物流会社代表取締役等 36 名

産業資源部と大韓商工会議所は、中国現代物流発展および国際協力高位級セミナーに韓国代表団を派遣した。

セミナー派遣

期間	場所	主な活動	参加者
2004.11.3～11.6	北京	<ul style="list-style-type: none"> ● 韓中日政府政策説明会 ● 北京空港物流院視察 ● 韓中日物流企業間相談会 	<ul style="list-style-type: none"> ● 参加人員:計 38 名 ● 団長:産業資源部貿易流通審議官 ● 団員:国内某物流会社代表取締役等 37 名

3. その他政府主催交流行事

産業資源部はソウルで第6回 ECR アジアコンファレンスを開催した。

コンファレンスの開催

期間	場所	主な活動	参加者	主管
2003.10.7～10.10	ソウルヒルトンホテル	<ul style="list-style-type: none"> ● 主題発表およびパネルディスカッション ● 展示会 ● 国内ディスカウンドストア視察 	産業資源部長官他 600名 (23ヶ国、外国人200名)	韓国流通物流振興院

産業資源部は日本の中心市街地商圈活性化制度調査団を派遣した。

調査団の派遣

期間	場所	主な活動	参加者	主管
2004.6.14～6.18	日本	<ul style="list-style-type: none"> ● 国土交通省 TMO 推進室、金沢市、長野市 TMO 調査 ● 現場視察 (PREGO テナントミックス事業、宇都宮繁華特区等) 	産業資源部流通物流課事務官他6名	韓国流通物流振興院

産業資源部は 2005 韓国国際流通産業展をソウルで持った。

展示会の開催

期間	場所	主な活動	主管
2005.5.18～5.21	コエックス インド洋館	<ul style="list-style-type: none"> ● RFID、SCM 等先進流通技術と運営システムをはじめとして、流通設備機器、食品流通部門、生活用品部門の4分野 ● 概略 150 企業参加 	韓国チェーンストア協会、 コエックス

第 6 章 韓国の物流産業の対外開放と国際協力

第 1 節 韓国の物流市場開放日誌

1. 物流市場の開放内容

物流産業の対外開放に関連して、韓国を東北アジア物流の中心基地として活用して、韓中日 3 国が互いに共同して成長することのできる相互協力および共同繁栄の基礎を整備した。3 国の中心に位置し、大規模な質のよいサービスを提供している韓国の釜山、光陽港は 3 国の重要な物流産業基地になる可能性が高い。

特にそれら二大港湾のすぐ背後に位置する膨大な規模の後背団地は、物流企業には新たな営業機会を提供し、輸出入製造企業には物流費用最適化を図ることのできる重要な立地資源になっている。

韓国は地理的にも人的および技術的資源の側面で、相対的に優秀な釜山、光陽、仁川地域を国内外物流企業の営業空間として開放し、これら企業の営業活動を支援するための制度を整備し、持続的に改善していくと同時に、それら外国企業の直接投資を積極的に支援している。

制度的には、まず特別法で経済自由区域と自由貿易地域法を制定し、こうした制度を円滑に推進し投資企業に対する一貫したサービスを提供し支援するために、経済自由区域企画団と主要地域に経済自由区域庁を新設した。また、既存の関連部署内にそれら経済自由区域と自由貿易地域に関する管理部署を指定して担当させることによって、制度を円滑に執行することができるようにした。

経済自由区域は「経済自由区域の指定および運営に関する法律」を根拠に、外国人投資企業の経営環境と外国生活条件の改善という目的の下に整備された。財政経済部経済自由区域企画団が指定権を有しており、経済自由区域庁が設置された市・道知事が管理権を有する。市・道知事が要請した地域が候補地域になり、国際港湾等基盤施設が存在する地域に定期国際コンテナ航路が開設されており、年間 1 千万トン以上の貨物処理能力と 2 万トン級以上のコンテナ船専用埠頭が整備されている場合指定が可能である。経済自由区域内の入居業種は撤退業種を除いた全産業が可能で、外国人投資促進法により、届けられた日から 3 年間直接使用される資本財関税、特別消費税、付加価値税が免除される。また、外国人には物流業の場合 5 百万ドル以上の租税が支援され、法人・所得・取得・登録・財産・登録税が 3 年間 100%、以降 2 年間 50%減免され、外国人労働者に対する課税特例等の支援がある。そのほかにも国有地等賃貸支援と、各種負担金の免除、首都圏整備計画法適用排除等の支援がある。(< 表 6-1 > 参照)

自由貿易地域は「自由貿易地域の指定等に関する法律」を根拠に、外国人投資の誘致、貿易の振興、国際物流の円滑化という目的の下に整備された。産業資源部長官が指定権を

有しており、産業資源部、海洋部、建設交通部が管理員を委任・委託した地方庁、公社、公団、地方自治体が管理権を有する。空港、港湾および後背地、産業団地、流通団地および貨物ターミナルが候補地域になり、企業入居前の敷地造成段階から場所指定可能であり、定期コンテナ航路の開設、3万トン級以上のコンテナ船専用埠頭、年間1千万トン以上の貨物処理能力、陸上区域と後背地面積で50万m²以上が用意されている場合、指定が可能である。自由貿易地域内の入居業種は、製造業、物流業等、国内外の企業が可能であり、敷地造成、施設設置段階から海外搬入の場合関税が免除され、国内搬入の場合付加価値税・特別消費税・酒税等が払戻し、免除される。また、外国人には物流業の場合5百万ドル以上の租税が支援され、法人・所得・取得・登録・財産・登録税が3年間100%、以降2年間50%が減免され、外国人労働者に対する課税特例等の支援がある。そのほかにも国有地等の賃貸支援と交通施設誘発負担金免除等の支援がある。（＜表6-1＞参照）

自由貿易地域のうち港湾および後背地に指定される自由貿易地域を実務的に港湾自由貿易地域といい、港湾自由貿易地域の管理権者は海洋水産部長官である。釜山新港と光陽港の埠頭および後背団地は、外国人の住居・生活・業務支援のために2003年10月30日に指定された釜山・鎮海、光陽湾圏経済自由区域の中心地域として、2004年12月31日に物流企業および製造業中心の自由貿易地域に指定された。

＜表6-1＞経済自由区域と自由貿易地域の比較

区 分	経済自由区域	自由貿易地域
法的根拠	● 経済自由区域の指定および運営に関する法律	● 自由貿易地域指定等に関する法律
指定目的	● 外国人投資企業の経営環境と外国人の生活条件の改善	● 外国人投資誘致、貿易の振興、国際物流の円滑化
指定権者	● 財政経済部(経済自由区域企画団)	● 産業資源部長官(地域産業振興課)
管理権者	● 市・道知事(経済自由区域庁)	● 産業資源部、海洋部、建設交通部 ✓ 管理権の委任・委託：地方庁、公社、公団、地方自治体
対象地域	● 市・道知事が要請した地域 ✓ 港湾等基盤施設の存在が考慮事項	● 空港、港湾および後背地、産業団地、流通団地および貨物ターミナル
指定要件	● 国際港湾等基盤施設が存在する地域 ✓ 定期国際「コン[コンテナ]」航路開設 ✓ 年間1千万トン以上の貨物処理能力 ✓ 2万トン級以上の「コン」船専用埠頭	● 企業入居前敷地造成段階から指定可能 ✓ 定期「コン」航路開設、3万トン級以上「コン」船専用埠頭、年間1千万トン以上の貨物処理能力 ✓ 陸上区域と後背地面積が50万m ² 以上

<p>入居業種</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 撤退業種を除いた全産業 ✓ 快適な定住環境を阻害する業種または施設 ✓ 大気・土壌および海洋環境に有害な業種または施設 ✓ 外国人投資誘致を阻害する業種または施設 	<ul style="list-style-type: none"> ● 製造業、物流業(加工・組立を含む)等の国内外企業(製造業は外国企業中心)
<p>搬入物品 間接税支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 直接使用される資本財関税、特別消費税、付加価値税免除 ✓ 外国人投資促進法により届け出た日から3年間 	<ul style="list-style-type: none"> ● 敷地造成、施設設置段階から支援 ✓ 海外搬入：関税免除 ✓ 国内搬入：付加価値税・特別消費税・酒税等払戻し、免除
<p>外国人 租税支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 物流業:5百万ドル以上 ● 法人・所得・取得・登録・財産・登録税:3年100%、2年50%減免 ※外国人労働者に対する課税特例 ● 国内勤労所得の30%金額非課税または17%単一税率適用(申請時) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 物流業:5百万ドル以上 ● 法人・所得・取得・登録・財産・登録税:3年100%、2年50%減免 ※外国人労働者に対する課税特例 ● 国内勤労所得の30%金額非課税または17%単一税率適用(申請時)
<p>国有地等 賃貸支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本料率:国有財産法上の賃貸料(1千分の10) ● 賃貸料減免 ✓ 減免対象:外国企業(投資金額無制限) ✓ 減免率:国公有地100%減免 ※減免率は管理庁が決定 ● 最大50年間賃貸 ● 永久施設設置許容 ● 外国人便宜施設設置資金支援 ● 道路等主要基盤施設設置財政支援 	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本料率:安い告示料率(財政經濟部協議) ● 賃貸料減免 ✓ 減免対象:外国企業(投資金額無制限) ※予定地域でも安い分譲価格、賃貸料提供 ● 最大50年間賃貸 ● 固定施設設置許容 ● 公共施設維持および管理 ● 各種支援施設の設置および運営
<p>その他の 支援</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通施設誘発負担金等各種負担金免除 ● 高齢者雇用促進法、国家有功者優遇法、障害者雇用促進法、中小企業事業領域保護法等適用排除 ● 首都圏整備計画法適用排除 ● 月次有給休暇排除、無給生理休暇許容 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通施設誘発負担金免除 ● 高齢者雇用促進法、国家有功者優遇法、光州民主化有功者優遇法、障害者雇用促進法、中小企業事業領域保護法等適用排除

(1) 経済自由区域推進状況

1) 推進実績

仁川は国際業務、先端産業、航空物流、複合観光レジャー団地として、釜山・鎮海は港湾物流、機械・自動車部品団地として、光陽湾圏は港湾物流、新素材、海洋レジャー団地として、地域別特性を生かした差別化されたマスタープランを確定した。

<表 6-2> 経済自由区域指定状況

区分	仁川 (03.8.6 指定)	釜山・鎮海 (03.10.27 指定)	光陽湾圏 (03.10.27 指定)
位置	松島、永宗および青羅 計 3 地区	釜山江西区および慶尚南道 鎮海市計 5 地区	麗水・順天・光陽市および慶尚 南道河東計 5 地区
面積	209 km ² (6,336 万坪)	104.8 km ² (3,171 万坪)	88.98 km ² (2,691 万坪)
推定事業費	14 兆 7,610 億ウォン	7 兆 6,371 億ウォン	13 兆 1,200 億ウォン
事業期間	2020 年完了 (第 1 段階 2008 年)	2020 年完了 (1-1 段階 2006 年)	2020 年完了 (1-1 段階 2006 年)

経済自由区域内の外国病院の内国人診療許容、外国小中等大学設立を許容する「外国教育機関設立特別法」を制定し、区域内の建物の容積率・建ぺい率を一般地域の 1.5 倍に拡大し、ゴルフ場内住宅建設を許容する先進的生活環境および都市景観の構築のための制度を整備した。また、区域庁の機能を開発・外資誘致に専念できるように一般請願業務は地方自治体に移管し、区域庁長に一般職転補権、外国人等専門職任用権を付与した。

外国人投資契約締結(MOU または本契約 205 億ドル)に続く投資着手等、外資誘致に専念して、仁川の Gale(松島開発)、AMEC(第 2 連陸橋の建設)、釜山の Renault(自動車エンジン)、光陽の Hutchison(港湾運営)等と MOU または契約を締結し、仁川空港、釜山、光陽港後背物流団地に物流企業を誘致した。また、2005 年、昨年 1 兆 3,275 億ウォンであった予算を増やして、約 2 兆ウォンを投入して経済自由区域の基盤施設拡充に万全を期している。

2) 今後の推進方向

2005 年から経済自由区域の開発が本格化する。仁川は 2005 年から松島国際業務地区(167 万坪)が本格的に開発軌道に乗り、青羅地区(541 万坪)も 11 月に着工されて 2008 年までに第 1 段階完工予定であり、釜山・鎮海、光陽湾圏は 2006 年までに港湾、後背地に対する第 1 段階開発を完了することになる。また、戦略的外資誘致を加速化させて、IT、BT、R&D、物流、レジャー等の誘致業種を多様化して外国人投資委員会を活性化して、主要外

資誘致事業別点検体系を構築し、投資家の問題点を随時掘り起こし、経済自由区域委員会に上程することによって連携型制度の改善を推進する。

3) 主な事業推進計画

A. 松島国際都市およびIT・BT クラスターの早期推進

国際業務地区は計 167 万坪の敷地に 2015 年までに 127 億ドルを投資して、オフィスビル (60 余棟)、商業・住居施設、学校・病院等をつくり(Gale 社と POSCO 建設合弁)、知識情報団地(80 万坪)、バイオ団地(10.6 万坪)を中心に優秀 IT・BT 企業誘致を通じた先端クラスター化を計画している。今年的主要推進事業(着工ベース)は、土地買入費を含む計 16.7 億ドル規模であり、コンベンションセンター(3.4 万坪、寄付滞納予定)に計 1.25 億ドル規模(05.3.7 着工)、住商複合(3.2 万坪、1,600 世帯)に計 8.8 億ドル規模(05.5 分譲)、商業施設(2.8 万坪)に計 5 億ドル規模(05.11 着工)、敷地買入(44 万坪)に 1.6 億ドル(05.7)を投入する予定である。

2006 年にはオフィス、住居・商業地域、病院、中央公園等計 69 万坪の敷地に 57.2 億ドル規模の事業着工を主要計画としており、このうち 8.2 億ドル規模の次のプロジェクトは、経済活性化に寄与するために今年中に操り上げて着工できるように推進する予定である。Asian trade tower(1.7 万坪)に 5 億ドル、学校(1.4 万坪)に 1.2 億ドル、中央公園(12 万坪)に 2 億ドルを投入する計画である。

現在それぞれ 80%、57%が分譲完了した知識情報団地(80 万坪)、バイオ団地(10.7 万坪)は今年末までに造成が完了する予定であり、2.5 万坪の敷地に来年から 5 年間 3,994 億ウォンを投資して、世界的 RFID(電波識別、Radio Frequency Identification)²⁴⁾ クラスターの造成を推進する。また、BT 企業・外国病院同時誘致を通して、研究・臨床実験・病院・教育のバイオクラスターをつくる。現在仁川経済自由区域 1 号企業である(株)セルトリオンの工場が完工して今年からバイオ新薬を生産(1.5 億ドル投資)する。

B. 青羅地区をテーマパーク等観光・レジャーハブに

計 541 万坪の敷地に 2008 年までに 3.7 兆ウォン投資して、レジャー施設、ゴルフ場、住居団地等を造成(第 1 段階 08 年完工)し、首都圏の観光名所になる世界的テーマパーク(総合映像・娯楽施設)の誘致を通して、国内外観光客を吸収する計画である。今年 9 月から国内外投資家の募集等、誘致戦略を本格化する。また、10 月にソウルで開かれる世界華商大会を活用(2,500 名余りの華僑参加予定)して華僑資本を誘致し、アジアンヴィレッジ(Asian Village)を建設する計画である。

²⁴⁾ 各種物品に小型チップを取り付けて事物情報を無線周波数で伝送・処理するシステムで、ユビキタス基盤構築のための中心インフラ。

C. 永宗島を航空物流都市に建設

仁川空港を中心に永宗島一円を物流・貿易・レジャーが複合した世界的空港都市に建設(第1段階 08年完工)し、空港後背自由貿易地域 60万坪(第1段階 30万坪、第2段階 30万坪)に優秀航空物流企業を誘致する計画である。特に貨物ターミナル地域(33万坪)に 4大特送企業(DHL、TNT、UPS、FedEx)をはじめとする外国航空会社を誘致し、永宗島西北側 130万坪には英 AMEC 社と欧風国際保養都市の建設を推進する計画である。

D. 釜山新港の競争力強化

早期活性化のための推進状況点検(経済政策調整会議、05.4.29)を通じて、後背道路(チヨジョン IC~カラク IC)および後背鉄道(洛東江~ノクサン) の 2008年完工、物流敷地 31万坪が供給される予定である。このような状況下で労務供給体系の改編を土台に、釜山新港の生産性とサービス水準を改善する計画である。クレーンの集中投入(5~7期)、Twin lift クレーンの導入により、船舶滞留時間を既存の 17時間→12~14時間に短縮し、ターミナル運営会社に荷役および各種付帯事業免許を一括付与しサービスを改善(EUCCK で持続的に要求している事項)すると同時に、一時的に出入港料の免除等を支援する計画である。

E. 釜山・鎮海経済自由区域の機械・自動車部品クラスター化

ルノー-三星自動車を中心に、自動車部品クラスターを形成(今年から3年間 6億ドル投資予定)し、釜山科学産業団地の外国人投資地域(9.2万坪)に機械・自動車部品分野の外国企業を誘致する計画である。現在、国内用産業団地(18.7万坪)は R&D、部品・素材業中心に 73%の分譲率を示している。

F. 光陽港の活性化

船会社・荷主に物量・船舶スケジュールを合わせて、湖南・忠清圏等国土西北側の物量を集中誘致し、光陽港利用輸送斡旋者(forwarder)にインセンティブを与え、荷主に高速道路通行料支援等を通して、安定的物量創出基盤をつくる。後背物流団地に日本、シンガポール等の物流企業を誘致する計画である。民間投資、資産流動化債権(ABS)の発行等の財源調達を多様化する一方、全羅線の複線化、全州~光陽間道路を 2010年までに全区間完工する予定である。

G. 麗水華陽観光複合団地の開発

事業施行者(株)イルサンが 2015年までに 1.5兆ウォンを投資して、299万坪の観光・レジャー一団地を開発して、今年末着工予定である。2012年の麗水博覧会誘致と連係して、交通、宿泊施設を拡充する計画である。2007年末までに一流ホテルを 2件建設、博覧会場場所と華陽団地連結道路(国地方道 22号線)建設支援を検討している。

H. 海外有数の学校・病院誘致を通じた教育・医療ハブに発展

「外国教育機関設立特別法」制定を契機に、海外有数の国際学校の誘致を本格化する。仁川松島の場合、米東部私立学校レベルの小中等国際学校を着工 (Harvard Advisory Group サービス、生徒 2,100 名、1.2 億ドル投資) し、釜山・鎮海、光陽湾圏も初・中等各 1 校の設立を目標にしている。大学(院)はクラスターの形成、教育ハブ発展の可能性等を勘案して、IT、BT、物流等、特性化中心に誘致する予定である。その例として、光陽湾圏には世界優秀 STC-R 物流大学(オランダ)の誘致を推進している。

海外有数の病院誘致においては今年中にプロジェクト企業(Project Company)を設立して、2008 年までに開院(600 病床規模)する予定である。これに対する病院設立基準、外国医師免許基準の制定等、外国病院の設立の成功のための制度改善を整備する計画である。

< 図 6-1 > 海外有数の学校・病院誘致戦略



4) 経済自由区域地帯インセンティブ

A. 税制支援

所得税と法人税を 3 年間 100%、以降 2 年間 50%減免し、許容業種も拡大する。製造業の場合 5 千万ドル、1 千名で 1 千万ドル、百名の事業所にも物流業の場合 3 千万ドルから 5 百万ドル事業所に、観光業の場合 2~3 千万ドルから 1 千万ドルの事業所に拡大する。また資本財輸入関税を 3 年間免除し、取得税・登録税・財産税・総合土地税を 3 年間 100%、以降 2 年間 50%減免する。外国人労働者の場合、申請時の国内勤労所得の 30%金額を非課税にし、17%単一税率を適用する。

B. 資金支援

外国企業に賃貸する敷地造成、土地等の賃貸料を減免し、外国人便宜施設設置所要資金を支援する。外国企業に対しては国・公有財産の賃貸料を減免し、随意契約による使用・収益許可または貸付・売却を許容する。また道路等主要基盤施設設置に対する財政支援も行う。

C. 企業進出の負担緩和

工場総量制、過密負担金等の首都圏規制の緩和等の中小企業固有業種制と国家有功者、障害者、高齢者等の義務雇用制を排除する等の恩恵がある。

D. 雇用および労使環境

月次有給休暇適用を排除して、無給休日および無給生理休暇を許容する。経済自由区域委員会の審議・議決を経て、労働者派遣業種を拡大し派遣期間延長を可能にする。

E. 人材養成

経済自由区域委員会の審議・議決を経て、教育部長官が承認する場合、外国学校法人による外国教育機関の設立を許容する。外国教育機関に対して敷地買入、施設建築または学校運営に必要な資金支援および敷地を供与する。外国人学校入学に対する内国人制限を禁止し、国際高等学校における外国人教員任用を許容する。

F. 外国病院および薬局の開放

外国資本による外国人専用病院・薬局設立を許容し、一定基準充足時に外国医師・薬剤師の免許を認めて、医療資格に関する例外を許容する。

G. その他

そのほかに1万ドルの範囲内で経常取引による代価を対外支払い手段として直接支払うことを許容し、外国企業および外国人の便宜増進のために公文書を外国語で発行・受付・処理が可能にする。また、外国人投資オンブズマン事務所、国際商事紛争仲裁機関、経営・生活問題解消機関等も設置する。経済自由区域企画団の設置および市・道知事直属の担当行政機関の設置を通して、迅速で体系的な行政サービスを提供する。総合有線放送の20%まで外国放送再送信チャンネル比率を拡大して、外国放送を開放する。

(2) 自由貿易地域推進状況

1) 自由貿易地域の推進実績

自由貿易地域は馬山自由貿易地域、益山自由貿易地域、群山自由貿易地域、テブル自由貿易地域、釜山港自由貿易地域、光陽港自由貿易地域、仁川港・空港自由貿易地域があり、港湾自由貿易地域としては、釜山港、光陽港、仁川港、群山港自由貿易地域を上げることができる。

A. 釜山、甘泉港自由貿易地域

- 所在地:釜山市沙下区旧平洞 468 番地
- 指定面積:4 万坪(海洋水産部 2 万坪、釜山広域市 2 万坪)
- 海洋水産部敷地(2 万坪)入居企業選定(2004.8.11)
 - MCC Logistics Korea (株): 三井物産(株) (株)ククポ、韓国三井物産(株) コンソーシアム

B. 釜山新港釜山・鎮海自由貿易地域

- 指定面積:計 4,0777,238m²(1,233,364 坪)

(a) 釜山新港第 1 物流団地

- 入居可能時期:2005 年下半年期
- 面積:8.1 エーカー(33,000m²)
- 契約方法:随意契約または公開競争
- 賃貸期間:最長 50 年
- 年間賃貸料:480 ウォン/m²
- 入居可能業種:集荷、配送、単純加工

(b) 釜山新港第 2 物流団地

- 入居可能時期:2006 年末
- 面積:284 エーカー(1,157,000m²)
- 契約方法:随意契約または公開競争
- 賃貸期間:最長 50 年
- 年間賃貸料:480 ウォン/m²
- 入居可能業種:集荷、配送、単純加工

(c) 釜山北港指定状況:計 393 千坪

- シンソンドーターミナル(303 千坪)、ヨンダン LME 倉庫・チョンイルCY敷地(7 千坪)、ハンジンコンターミナル(43 千坪)、甘泉物流団地(40 千坪)

* 自由貿易地域法付則第 4 条によって、既存関税自由地域が自動転換

C. 光陽港自由貿易地域

○ 指定対象および面積:計 5,314,577.8m²(1,607,660 坪)

(a) 光陽港第 1 物流団地

- 入居可能時期:2005 年即時
- 面積:82 エーカー(331,000m²)
- 契約方法:随意契約
- 賃貸期間:最長 50 年
- 年間賃貸料:360 ウォン/m²
- 入居可能業種:集荷、配送、単純加工
- 外国企業入居予定状況
 - 投資契約:オランダのスタインベック社
 - MOU 締結:セムコプロジスティックス(シンガポール)、セバン(韓国と日本の合弁企業)、三井物産(日本)

(b) 光陽港第 2 物流団地

- 入居可能時期:2006 年末
- 面積:482 エーカー(1,950,000m²)
- 契約方法:随意契約または公開競争
- 賃貸期間:最長 50 年
- 年間賃貸料:360 ウォン/m²
- 入居可能業種:集荷、配送、単純加工

D. 仁川国際空港自由貿易地域

- ○指定状況:計 633 千坪
- ○後背地(300 千坪)、貨物ターミナル地域(333 千坪)指定

2) 自由貿易地帯インセンティブ

A. 直接税の減免

1 千万ドル以上投資外国製造企業と 5 百万ドル以上投資外国物流企業を対象に、法人税、所得税、取得税、登録税、財産税、総合土地税を 3 年間 100%免除し、以降 2 年間 50%減免する。

B. 間接税の免除および払戻し

入居業者の自由貿易地帯搬入外国物品に対する関税を免除し、入居企業が搬入した国内物品および自由貿易地域内の企業間取引に対しては付加価値税ゼロ税率を適用する。臨時輸入付加税、酒税、特別消費税、交通税、農特税、教育税を免除する。

C. 賃貸料

外国人投資企業のうち自由貿易地域法上の物流業種を営む企業の場合、優待賃貸料を適用する。

D. 物流活動申告手続きの簡素化

自由貿易地域内では登録業者間の物品移動および譲渡、外国物品の使用・消費および補修作業等、各種付加価値物流活動に対する税関申告手続きを簡素化する。

E. その他

これ以外に外国人投資企業²⁵⁾が受ける恩恵は、50年の範囲内で交渉を通して使用期間の決定が可能で、大韓民国企業よりはるかに安い賃貸料を支払い物流敷地の使用が可能である。馬山産業団地は月 130 ウォン/m²、益山産業団地は月 94 ウォン/m²で、賃貸料が近隣地域の 5 分の 1 以下である。釜山新港後背地の場合も年間約 480 ウォン/m²、光陽港後背地の場合年間約 360 ウォン/m²である。また、入居企業選定時、外国人投資企業には大韓民国企業より高い加点を付与する。最後に外国人投資企業は、外国投資家が取得した株式等から生じる利益配当金および売却代金は送金時の外国人投資の申告内容によりその対外送金が保障され、その営業に関して大韓民国国民または大韓民国企業と同じ待遇を受ける。また、建築許可、工場設立等において各種許認可手続きの One-Stop Service が提供されている。

²⁵⁾ 外国人投資企業とは、大韓民国企業が発行した議決権のある株式総数または出資総額の 10% 以上を外国人が所有する企業であり、1% 未満の株式や持分を所有する場合でも、役員のパイプまたは役員を選任することのできる契約、1 年以上の期間原資材または製品を納品したり購入する契約、技術の提供・導入または共同研究開発契約を締結する場合をいう。

(3) 経済自由区域および自由貿易地域投資支援関連機関

1) 経済自由区域企画団 (Planning Office of Free Economic Zone)

1) 設立日	: 2003年7月10日
2) 団長	: チョ・ソンイク
3) 住所	: 京畿道果川市官門路 88 番地 政府果川庁舎
4) 電話	: 02-2110-2594、2595、2596、2597
5) ホームページ	: http://www.fez.go.kr/

○ 主な事業実績:

2002.12.30	「経済自由区域の指定および運営に関する法律」公布 (法律第 6835 号)
2003.4.20	経済自由区域企画団兼東北アジア経済中心推進団を臨時構成、経済自由区域業務開始
2003.7.1	経済自由区域の指定および運営に関する法律および施行令施行 経済自由区域委員会構成 (第 1 回会議開催) * 委員会構成 (19 名): 委員長 (財政経済部長官)、当然職委員 13 名、民間委員 5 名
2003.7.10	財政経済部職制改正により経済自由区域企画団公式発足
2003.8.6	仁川経済自由区域指定 (8.11 - 指定告示)
2003.10.15	仁川経済自由区域庁開庁および国政課題会議開催
2003.10.27	釜山・鎮海、光陽湾圏経済自由区域指定 (10.30 - 指定告示)
2004.3.24	光陽・仁川経済自由区域庁開庁
2004.3.30	釜山・鎮海経済自由区域庁開庁
2004.11.11	「松島新都市国際コンベンションセンター」起工式
2004.12.31	「経済自由区域の指定および運営に関する法律改正案」国会通過 * 通過法律は経済自由区域内に設立される外国病院の内国人診療許容、経済自由区域庁の独立性、自主性の強化等を主な内容とする。

2) 仁川経済自由区域庁 (Incheon Free Economic Zone Authority)

1) 設立日	: 2003年3月24日
2) 団長	: チャン・スマン
3) 住所	: 仁川広域市中区雲南洞 435-1 番地
4) 電話	: 032-453-7114
5) ホームページ	: http://www.ifez.go.kr/

3) 釜山・鎮海経済自由区域庁 (Busan・Jinhae free Economic Zone Authority)

- | | |
|-----------|---|
| 1) 設立日 | : 2004年3月30日 |
| 2) 団長 | : チャン・スマン |
| 3) 住所 | : 釜山広域市江西区菴山産業 16 キル 151 |
| 4) 電話 | : 051-979-5001、055-320-5001 |
| 5) ホームページ | : http://www.bjfez.go.kr/ |

4) 光陽湾圏経済自由区域庁 (Gwangyang Free Economic Zone Authority)

- | | |
|-----------|---|
| 1) 設立日 | : 2004年3月24日 |
| 2) 団長 | : ペク・オギン |
| 3) 住所 | : 全羅南道光陽市光陽邑七星里 70 |
| 4) 電話 | : 061-760-5114 |
| 5) ホームページ | : http://www.gyfez.go.kr/ |

5) 国際物流投資支援センター (International Logistics Consulting Center of MOMAF)

- | | |
|-----------|---|
| 1) 設立日 | : 2003年5月 |
| 2) 団長 | : イ・ヨンウ |
| 3) 住所 | : ソウル特別市鍾路区桂洞 140-2 番地 |
| 4) 電話 | : 02-3674-6264、6265、6266、6267、6268、6269 |
| 5) ホームページ | : http://distripark.momaf.go.kr/ |

国際物流投資支援センターは港湾自由貿易地域投資の支援活動に集中、2005年3月に釜山港湾公社、韓国コンテナ埠頭公団、経済自由区域庁（釜山・鎮海、光陽湾圏）等の機関と役割分担して、港湾自由貿易地域の国内および外国人投資を支援する。

6) 関連機関の間の投資誘致の役割分担

- 港湾および後背地: 海洋部、釜山港湾公社 (釜山港)、コン埠頭公団 (光陽港)
- 経済自由区域 (自由貿易地域を除く): 管轄経済自由区域庁
- 産業団地等: 管轄地方自治体

第2節 外国人投資状況

1. 国別投資状況

2004年度の物流分野外国人総投資額は219百万ドルを記録した。ノルウェーが100百万ドルで最も規模が大きく、オランダが52百万ドルで2番目を占めた。その次にバミューダが22百万ドル、シンガポール19百万ドル、日本13百万ドルの順で、5ヶ国が1千万ドル以上投資して、ほとんど大部分を占めた。

2004年末までの外国人累計総投資額は計36ヶ国から1,648百万ドルに達し、わが国外国人総投資額1,039億ドルの約1.6%を占めた。最大投資国は日本で573百万ドルを記録して全体の34.8%を占め、続いてノルウェーが373百万ドルで第2位、第3位がオランダで261百万ドル、シンガポール232百万ドルで4ヶ国が主要メジャー投資国を形成した。これらの国に続きマレーシア29百万ドル、バミューダ26百万ドル、米国26百万ドル、ドイツ16百万ドル(確かに表にはありませんが、文中にはあります)、スイス11百万ドル等がそれに続いた。

<表 6-3> 物流分野国別外国人投資状況

(単位：千ドル)

	2004	累計(～2004)
総投資	218,747	1647,578
日本	12,970	572,700
オランダ	52,319	261,125
ノルウェー	100,000	373,422
シンガポール	18,805	231,903
香港	346	30,318
マレーシア	-	29,464
バミューダ	21,890	25,982
米国	480	25,953
スイス	-	11,155
アイルランド	7,595	9,288
中国	1,614	8,082
イギリス	-	7,922
パナマ	-	7,277
その他	2,728	5,2987

資料：産業資源部

2. 業種別投資状況

2004年の業種別投資を見ると、航空および陸上貨物取扱業が1億ドルで最大投資業種であり、続いて外航旅客輸送業が53百万ドル、その他海上輸送業が22百万ドル、一般および国際旅行事業13百万ドルと一般倉庫業11百万ドルの順位であった。

2004年末までの累計で見ると、一般自動車運送業が554百万ドルで最大を記録し、続いて港および海上ターミナル運營業が343百万ドル、内港貨物運送業が261百万ドル、航空および陸上貨物取扱業が101百万ドルで、業種別1億ドルを超えた。続いて倉庫業が87百万ドル、貨物運送幹旋業が75百万ドル、外港旅客運送業が57百万ドル、外港貨物運送業は40百万ドルで後に続いた。

<表 6-4> 物流分野国別外国人投資状況

(単位：千ドル)

業種別	2004	累計(~ 2004)
総投資	218,747	1,647,578
一般自動車運送業	83	553,661
港および海上ターミナル運營業	-	343,016
内港貨物運送業	-	260,660
航空および陸上貨物取扱業	100,000	100,740
一般倉庫業	10,695	87,462
貨物運送幹旋業	5,330	75,254
外港旅客運送業	52,719	56,638
外港貨物運送業	4,394	39,968
一般および国際旅行事業	13,120	35,305
その他海上運送業	21,933	22,886
冷蔵および冷凍倉庫業	3,401	21,071
その他航空運送支援サービス業	-	11,276
その他倉庫業	5,714	11,045
道路および関連施設運營業	-	7,630
定期航空運送業	-	6,282
不定期航空運送業	-	3,446
水上貨物取扱業	573	3,103
その他	-	9,288

資料：産業資源部

第3節 国際交流協力事業

1. 大韓貿易投資振興公社

相談会および説明会の開催

内訳	日時	場所	主な活動	参加者
北米共同物流センター参加相談会(2回開催)	4.29 6.30	KOTRA	<ul style="list-style-type: none"> ● 北米共同物流センター運営方式および参加要領 ● 物流センターの参加利点と付帯サービスおよび参加企業モデル ● 事前申請業者別 1:1 基礎相談およびオーダーシミュレーション 	物流企業関係者 50名
中小企業ヨーロッパ共同物流センター説明会	6.24	KOTRA	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業コンセプトおよび細部推進状況、物流サービスプロセスおよび価格構造 ● 参加企業物流費削減事例 	物流企業関係者 50名
ハンブルグ市場進出策説明会および相談会	6.29	KOTRA	<ul style="list-style-type: none"> ● ハンブルグ企業環境および生活環境、ハンブルグ外国企業進出状況 ● ハンブルグ物流センター活用策および個別相談会 	物流企業関係者 50名
中国流通サービス市場進出説明会	12.21	KOTRA	<ul style="list-style-type: none"> ● 流通・サービス業開放政策と外国企業進出事例 ● 流通・サービス分野別市場開放状況と進出の方向性 ● 流通・サービス業経営要領と留意事項 	討論者および物流企業関係者 100名

2. 貿易協会

輸出入企業のための物流革新セミナーの開催

日時	場所	主な内容	参加者
11.23	COEX3 階 コンファレンスホール	<ul style="list-style-type: none"> ● グローバル物流と3者物流の動向、物流子会社と共同物流の革新 ● 総合物流企業のための物流支援制度、輸出入企業のため物流ソリューションの構築 	討論者および物流企業関係者 100 名

3. 韓国物流協会

日本優秀物流業者 B M 研修団(2 回)派遣

日時	場所	主な活動	参加者
第 25 回 (7. 5～10) 第 26 回 (9. 13～18)	日本	<ul style="list-style-type: none"> ● 日本優秀物流および流通企業、生産物流施設、サービスプロバイダー訪問 ● 東京物流博物館(Logis-Tech Tokyo 2004) 展示会参観(26 回) 	物流業者 50 名

第 28 回香港・シンガポール優秀物流企業ベンチマーキング研修団の派遣

日時	場所	主な活動	参加者
11.22～27	香港 シンガポール	<ul style="list-style-type: none"> ● 香港およびシンガポールの優秀物流企業を直接訪問して、先進物流運営方式を体験 ● 企業の物流革新と物流コスト削減のための新情報とソリューションを間接体験 	物流業界役職員 25 名

国際物流シンポジウムの開催

日時	場所	主な内容	参加者
10.4～5	全国経済連 合会館	<ul style="list-style-type: none"> ● わが国の物流 20 年再検討およびアジア太平洋地域国家間物流情報の共有 ● 中国の物流発展状況および政策、日本および韓国の物流革新事例 	<ul style="list-style-type: none"> －アジア太平洋物流連盟 －CFLP(China Federation of Logistics & purchasing) －JILS(Japan Institute of Logistics System)

第 12 回韓国物流革新コンファレンスの開催

日時	場所	主な内容	参加者
6.23～25	COEX コンファレンス センター	<ul style="list-style-type: none"> ● 12トラック、44 コンファレンスセッション開催 ● 産学研官の専門家らが参加して物流理論と革新戦略、企業適用事例等を発表 	物流業界および物流専門家 200 名余

Round Table の開催

日時	場所	主な内容	参加者
10.16	COEX コンファレンス センター	<ul style="list-style-type: none"> ● 東北アジア経済中心実現のための東北アジア物流中心ロードマップ(公共物流) ● 産業物流共同化モデルの実践(産業物流) 	主題発表者および物流企業

4. 韓国国際海運代理店協会

視察団の派遣

内訳	日時	場所	主な活動	参加者
中国港湾産業	5.27～31	中国 (青島、北京)	<ul style="list-style-type: none"> ● 中国、青島および北京の港湾関連産業および関連業界視察 	海運代理業関連業(団体)役職員 40 名
日本港湾産業	11.7～11	日本 (下関、熊本、阿蘇、別府)	<ul style="list-style-type: none"> ● 日本九州地域の港湾産業および関連業界視察 	海運代理店業関連業(団体)役職員 30 名

5. 韓国パレット協会

パレット国際セミナーの開催

日時	場所	主な内容	参加者
11.1	大韓商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> ● 木材包装材検疫規定の影響とパレット産業の新技术開発の動向 ● ヨーロッパ連合の輸入木材包装材廃棄費用の規制 	討論者および物流企業関係者 100 名

6. 流通物流振興院

セミナーの開催

内訳	日時	場所	主な内容	参加者
EPCネットワーク セミナー	6.29	ソウルヒルトンホテル コンベンションセンター	<ul style="list-style-type: none"> ● RFID, EPC & EPCglobal Network for Supply Chain Visibility 	討論者および物流業界 50 名
産業物流革新物流 サービス高度化策 セミナー	12.22	ゲートウェービル 9 階	<ul style="list-style-type: none"> ● 産業物流革新戦略に関する総合討論および 2005 年度の施策に反映するように業界の意見集約および施策内容の補完・調整 	討論者および物流業界 50 名

7. 韓国流通情報センター

RFID 経営戦略フォーラム

日時	場所	主な内容	参加者
5.17~18	ソウル ヒルトンホテル	<ul style="list-style-type: none"> ● RFID 国際標準化動向と国内外の推進状況および対応策 ● グローバル流通企業のモデル事例 	流通物流業界 50 余名

第4節 政府主催海外IRおよび交流行事

1. 海外投資相談会

内訳	日時	場所	主な内容	参加者	主管
ニューヨーク投資相談会	5.13～ 5.14	ニューヨーク	<ul style="list-style-type: none"> ● 韓国の発展と北朝鮮の核問題 ● 韓国の投資環境紹介および松島投資事例 ● 個別相談会:北米所在 51 投資家と直接相談 	米国全域およびカナダ等 150 余名	財政経済部経済自由区域企画団、仁川・釜山鎮海・光陽湾経済自由区域庁、土地公社、KOTRA
ドイツフランクフルト投資相談会	5.18～ 5.19	ドイツフランクフルト商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> ● 経済自由区域内外国人の事業環境および生活環境改善対策等の紹介 ● 韓国内投資成功事例の発表 ● 個別投資相談会:ヨーロッパ 50 投資家と直接投資相談 	ヨーロッパ全域 130 余名	財政経済部経済自由区域企画団、仁川・釜山鎮海・光陽湾経済自由区域庁、土地公社、KOTRA
韓国港湾物流団地投資環境説明会	7.9	東京	<ul style="list-style-type: none"> ● 韓国コンテナ埠頭公団と下関市間投資促進協約の締結 ● 大規模港湾施設拡充と物流団地造成状況および計画、インセンティブ制度の紹介 ● 個別相談会開催等 	日本の 200 余総合商社と物流企業関係者 300 名	海洋水産部、釜山市、全羅南道、慶尚南道
釜山光陽港投資説明会および相談会	9.1	LA	<ul style="list-style-type: none"> ● 大規模港湾施設の拡充と物流団地造成状況および計画、インセンティブ制度の紹介 ● プロロジス(Prologis)等と 1 対 1 投資相談会 	17 企業 30 余名	海洋水産部、KOTRA
釜山光陽港投資環境説明会および相談会	11.16 11.18 11.24 11.26	香港 シンガポール 仙台 名古屋	<ul style="list-style-type: none"> ● 韓国の港湾自由貿易地域の活用策集中広報 ● 韓国港湾物流団地に対する投資関心企業の底辺拡大 ● グローバル企業とネットワーク整備および投資誘致活動 	国内外協会および企業 300 余名	海洋水産部、KOTRA
光陽港	11.29～	香港	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型船会社の光陽港寄港およ 	担当者 20 余	海洋水産部、麗

Port Sales IR	12.4	シンガポール	び対中国積み替え貨物誘致活動 ● 船会社および荷主対象光陽港利用説明会	名	水地方海洋水産庁、光陽湾圏経済自由区域庁、韓国コンテナ埠頭公団
---------------	------	--------	--	---	---------------------------------

2. 米国投資使節団の訪問

米国投資使節団の訪問

日時	場所	主な内容	参加者	主管
2004.9.15～17	仁川全羅南道	<ul style="list-style-type: none"> ● HRH 社が開発計画策定等事業を総轄 ● Trump グループ、ティッシュマンスパイアー社、Marriott ホテル等が都市開発、商業地区、ホテル、リゾート等、コンソーシアム形態で参加する方策を協議 	Donald Trump 会長、HRH Construction 会長、Brad Singer 社長、Tishman Speyer Properties 社長等	財政經濟部、韓国土地公社が共同で招請

3. 民官合同中国物流投資調査団

官民合同中国物流投資調査団の派遣

日時	場所	主な内容	参加者	主管
8.29～9.4	中国（天津、大連、瀋陽）	<ul style="list-style-type: none"> ● 現地物流企業と天津港・营口港保税區等、物流施設視察 ● 天津・大連・瀋陽市政府主催の投資環境説明会・投資相談会開催 	産業資源部貿易投資室長、物流企業等 35 名	産業資源部、韓国流通情報センター

4. その他政府主催の交流活動

1) 協議会の構成および運営

韓国流通物流民間協力の推進

期間	場所	主な内容	参加者	主管
12.8	ソウル	<ul style="list-style-type: none"> ● 韓中流通物流分野協力事業に関する成果報告 ● 中国の主要地域別流通物流市場の現状分析と効果的進出策の研究結果発表 	協議会委員等 50 名	産業資源部、大韓商工会議所

2) セミナーの開催

内訳	日時	場所	主な内容	参加者	主管
国際航空協力セミナー	5.17～ 5.18	日本 名古屋	<ul style="list-style-type: none"> ● 国際航空輸送の動向、東北アジアの航空自由化、航空安全および保安、国際協力 ● 韓国の航空地位および航空分野の外交力量の向上 ● 航空自由化および規制緩和等の国際的傾向への積極的対応等 	海外主要国長官・次官級を含む 200 名、国内航空政府関係者と ICAO、国際航空運送協会 (IATA)、航空会社、航空機製作会社、関連学界 400 名	建設交通部
釜山港を利用した物流改善セミナー	11.4	日本 神戸	<ul style="list-style-type: none"> ● 釜山港の状況と開発計画、釜山港・釜山新港の投資環境 ● 釜山港を利用した物流改善策の現状 	三井商事等 40 余名	釜山港湾公社、釜山鎮海経済自由区域庁
釜山港、光陽港物流拠点セミナー	11.26	日本 名古屋	<ul style="list-style-type: none"> ● 一部南部地域企業の釜山港と光陽港への物流拠点誘致 ● 釜山港利用時のコスト削減状況等 	愛知県内の物流企業と商社担当者等約 30 名	釜山港湾公社、釜山鎮海経済自由区域庁

3) フォーラムおよびシンポジウムの開催

内訳	日時	場所	主な内容	参加者	主管
東北アジア・ロジスティックスフォーラム	6.24	日本 東京	<ul style="list-style-type: none"> ● 韓国の港湾自由貿易地域を活用する方策を集中広報 ● 釜山港と光陽港の自由貿易地域活用策を集中討議 	日本総合商社、物流企業、製造業関係者と国内企業の物流関係者等 500 余名	海洋水産部、日本経済新聞
2004 年中国現代物流発展と国際協力高位級フォーラム	11.4～ 11.5	中国 北京	<ul style="list-style-type: none"> ● 3 国間物流関連情報交換および投資相談 ● 流通物流分野韓中日 3 国間の具体的協力策 ● 国別物流政策および東北アジアの物流協力 ● 韓中日物流企業間投資相談会、協力パートナーの模索等 	韓中日政府側関係者、物流会社 CEO、物流専門家等 500 余名 (韓国側 40 名参加)	中国 商務部
東北アジア国際物流システムの最新動向と港湾の対応方向シンポジウム	11.3	韓国 釜山	<ul style="list-style-type: none"> ● コンテナ船舶の大型化が港湾計画および開発に及ぼす影響 ● 東北アジア国際物流システムの最新動向と港湾の対応方向 	討論者および港湾関連関係者および専門家 300 名	海洋水産部

4) 博覧会の開催

東北アジア港湾物流博覧会

日時	場所	主な内容	参加者	主管
11.23～25	釜山 BEXCO コンベンションホール	<ul style="list-style-type: none"> ● 物流革新コンファレンス、物流システムの展示および競争大会 ● 釜山港の競争力強化および発展戦略の整備のための国際シンポジウム 	物流関連 40 企業	釜山広域市、ヌリ港湾物流事業団