

# 일본 경제 동향

(Japan Weekly Economic Digest)

2013. 11. 11

- ① 일본경제지표
- ② 주간경제이슈  
: 미일간 최대 TPP 쟁점은 쌀, 자동차, 관세
- ③ 경제정책동향
- ④ 일본기업동향
- ⑤ 한국관련워치

## 1 일본경제지표

### □ 주간 시황지표

- 엔화환율 : 미국의 조기 금융완화 축소예상, 미·일의 추가하락으로 약세
- 장기금리 : 미국의 조기 금융완화 축소예상 및 미·일의 추가하락 등으로 한 때 6개월 만에 최저수준인 0.58%까지 하락

구분	11.4(월)	11.5(화)	11.6(수)	11.7(목)	11.8(금)
엔화의 대미달러화 환율(달러당)	-	98.48	98.54	98.65	98.20
엔화의 대원화 환율(100엔당)	1,076.32	1,076.96	1,077.84	1,076.42	1,080.69
닛케이평균주가(종가)	-	14,225.37	14,337.31	14,228.44	14,086.80
장기금리(10년물 국채금리, 연리%)	-	0.600	0.605	0.590	0.585

### □ 주요 거시경제지표

- 2013년 9월 소비자물가는 전월비로는 8개월 연속 상승
- 2013년 9월 무역수지는 9.3천억 엔 적자로 15개월 연속 적자를 기록  
\* 對한국 무역수지는 1.9천억 엔 흑자로 전월보다 소폭 확대

구분	2012	2013									
		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월
실질GDP증가율(연율,%)	1.2(2.0)	4.1(P)			3.8(P)			-			-
수출(천억엔)	639(637)	48	53	63	58	58	61	60	58	60	-
수입(천억엔)	721(707)	64	61	66	67	68	62	70	67	69	-
對한국 수출	49.7(49.1)	4.01	4.25	5.21	5.07	4.61	4.54	4.77	4.59	4.57	-
對한국 수입	32.8(32.4)	3.12	2.92	2.81	2.58	2.85	2.57	3.04	2.78	2.72	-
직접투자(억달러)	(1,223)	234			331			-			-
對한국 투자	(40)	7.7			9.1			-			-
소비자물가(전기비,%)	▲0.2(0.0)	▲0.3	0.1	0.3	0.3	0.2	0.0	0.1	0.3	0.1	-
실업율(%)	(4.4)	4.2	4.3	4.1	4.1	4.1	3.9	3.8	4.1	4.0	-
경상수지(천억엔)	42.9(47)	▲3.6	6.4	12.5	7.5	5.4	3.4	5.8	1.6	-	-
엔화 對미달러 환율	82.9(80.1)	89.2	93.2	94.8	97.7	101.0	97.4	99.7	97.9	99.2	97.9
환율 對원화(100엔)	(1,413)	1,197	1,166	1,161	1,148	1,100	1,165	1,130	1,142	1,095	1,080
외환준비고(기말 천억달러)	12.5(12.7)	12.7	12.6	12.5	12.6	12.5	12.4	12.5	12.5	12.7	12.8
국채금리(10년, 연리%)	0.560	0.740	0.665	0.560	0.600	0.860	0.855	0.795	0.720	0.680	0.590

주1. ( )는 역년(1~12월)기준

2. 소비자물가, 실업률, 환율은 기간평균, 자료: 닛케이신문, 재무성, 한국은행

3. (P)는 2차 속보치(개정치)

### □ 주요 보고서 워칭 사이트(report watching site)

- 『세계와 일본의 FTA일람(2013년11월)』 JETRO, 11월6일  
\*출처: <http://www.jetro.go.jp/jfile/report/07001524/07001524.pdf>
- 『사적·체험적인 종합상사론:다메이케통신Vol.530』 소지츠종합연구소, 11월9일  
\*출처: <http://www.sojitz-soken.com/jp/send/tameike/pdf/tame530.pdf>

## ② 주간경제이슈 : 미일간 최대 TPP 쟁점은 쌀, 자동차, 관세

### □ 쌀의 관세율 778%에서 500~600%로 인하

- 일본 정부와 자민당이 TPP교섭에서 5개 중점 분야의 하나인 주식용 쌀에 대한 관세율을 현행 778%에서 단계적으로 500~600%까지 인하할 방침이라고 산케이신문이 보도
  - 생산조정제도 폐지에 따라 쌀 가격이 하락할 전망이어서 관세인하도 가능하다고 판단하고, 1993년 우루과이라운드 이후 유지해 온 고관세정책을 전환한 것임
- 쌀에 대한 관세율 인하는 미국과 호주에서 요구
  - 일본 정부와 자민당은 쌀가루와 사료용 쌀에 대해서만 관세철폐를 검토하고 있으나, 미국은 주식용 쌀에 대해서도 수년이 걸리더라도 관세를 철폐하라고 요구
- 일본정부는 쌀에 대한 관세의 완전철폐에 대해서는 국내 농가에 대한 영향 때문에 거부해왔음
  - 그러나 관세율을 인하하면 일본산 쌀의 수출촉진과 국내 농가의 대규모화 등을 기대할 수 있다고 판단하여, 수년에 걸쳐 단계적으로 인하하는 방향으로 조정
  - 주식용 쌀의 관세와 관련하여, 자민당 이시바시게루(石破茂) 간사장은 생산비용을 인하하면 관세를 인하해 나가더라도 국내 농업이 타격을 받지 않는 것이라고 말하면서 관세인하에 전향적인 자세를 보임

### □ 쌀에 대한 생산조정제도 폐지와 관세인하로 근본적인 개혁 추진

- 쌀에 대한 관세율 778%는 일본정부가 우루과이라운드에서 쌀의 부분개방을 수용하는 대신에 최소시장 접근방식(minimum access)으로 설정한 것으로서, 수입쌀과 60킬로 당 평균 2만 엔의 가격차를 두어 수입 급증을 방지해 왔음
- 자민당 내부에서는 500%대의 관세율이라면 수입급증을 방지할 수 있을 것으로 보는 시각도 있어, TPP를 계기로 생산조정제도 폐지와 관세인하를 동시에 실시함으로써 쌀 정책을 근본적으로 개혁할 방침

### □ 일본자동차에 대한 미국의 관세철폐 유예기간, 20년으로 최장기화

- 요미우리신문에 의하면 TPP교섭에서 미국이 일본자동차에 대한 수입관세를 협정발효 시점으로부터 20년 정도 경과한 후에 철폐할 공산이 커짐
  - 일본은 협정발효 5~10년 후 철폐를 요구하였으나, TPP 교섭가운데 철폐유예기간을 최장기간으로 한다는 미·일 합의를 기초로 미국이 양보할 자세를 보이지 않고 있기 때문

- 13년 4월 미·일 사전협약에서 채택된 합의문서에 따라, 미국은 일본산 자동차에 대하여 TPP 교섭에서 인정되는 철폐유예 최장기간을 단계적인 인하방식으로 철폐하기로 함
- 이는 미국이 최대한 시간을 벌겠다는 전략으로, 한·미 FTA의 경우(승용차는 5년)보다도 관세철폐 유예기간이 훨씬 김
- 일본차에 대한 미국의 관세는 승용차가 2.5%, 트럭이 25%로, 관세철폐 시까지 20년이 걸리는 경우, 미국시장에서 일본차가 장기간 불리한 경쟁을 할 수 밖에 없게 됨
  - 더욱이, EU 등 여타 국가들과의 통상교섭에서도 같은 조건을 요구받을 우려가 있다는 지적
- TPP 관세교섭은 2국간 교섭으로 실시되고 있는데, 관계자에 의하면 미국은 금년 여름 이후, 이미 FTA를 체결하고 있는 국가와의 TPP 교섭에서 관세철폐까지의 기간을 FTA와 같게 할 방침
  - 미국은 호주와의 FTA에서 쇠고기와 초콜릿을 2018년 이후로 하고 있어 TPP 참가국과의 교섭에서도 같은 정도의 유예기간을 요구
  - 이 같은 움직임에 따라, 미국은 합의문서대로 일본산 자동차에 대한 관세철폐 유예 기간을 가능한 한 길게 하겠다고 주장

#### □ 일본정부, 미국에 TPP타결 협력 대가로 조기 관세철폐안 제시

- 일본의 지적재산 및 투자관련 규정 등 난항중인 교섭 분야에서 금년 중 TPP 타결을 목표로 하는 미국에 협력함으로써, 양보를 얻어낼 생각임
- 그러나 미국의 자동차업계와 의회가 관세의 조기철폐와 단계적인 인하에 강력히 반대하고 있음
- 미국의 양보를 얻어낼 수 없으면, 농업분야의 교섭에서 비철폐대상 농산품의 수를 당초 상정한 것보다도 늘려야 한다는 목소리가 일본 국내에서 높아질 전망

### 3 경제정책동향

#### □ 국가전략특구법안 각의에서 결정

- 일본정부는 대도시를 중심으로 지역을 한정하여 규제를 완화하는 국가전략특구법안을 각의에서 결정
  - 동 법안은 아베노믹스의 핵심법안으로서, 이번 정기국회 통과를 목표로 하고 있는데, 통과되는 경우 이르면 내년 초에 전국적으로 3~5개의 특구를 지정
  - 동 법안은 건축기본법에 특례를 인정하여, 고층아파트 건설을 용이하게 하는 등 외국기업 유치에 겨냥한 완화책을 담고 있음
- 특구지정은 총리를 의장으로 하는 국가전략특구자문회의를 내각부에 설치하고 탑다운 방식으로 결정
  - 자문회의는 총리, 관방장관, 신임 국가전략특구담당상, 민간전문가 등 최대 10명 내외로 구성
- 규제완화의 구체적인 내용은 자문회의 산하에 특구별로 설치하는 국가전략특구회의에서 결정
  - 특구담당상과 특구로 지정된 지자체의 장, 민간사업자 등 3자가 계획을 수립, 자문회의 심의를 거쳐 총리가 결정
- 외국기업 유치관련 규제완화
  - 외국인의 근무 및 생활환경 개선 관련
    - 고층아파트 건설이 용이하도록 용적율에 대한 규제를 완화하여 글로벌 기업에 근무하는 외국인들의 생활환경을 개선
    - 국제회의를 위한 컨벤션 시설을 신속하게 정비할 수 있도록 사무절차를 간소화하고 다국어 간판을 달아 외국인 생활하기 쉽도록 하는 방안을 강구
  - 해고 및 고용에 관한 규정을 명확화
    - 관련 규정을 이해하기 어렵다는 외국기업들의 불만을 고려한 것으로서, 특구별로 고용노동센터를 설치
    - 고용 관련 재판사례를 분석하여 유형화한 가이드라인에 따라 노사계약에 관한 사전상담을 실시함으로써 분쟁을 미연에 방지
    - 현재 5년인 고용기간을 10년으로 연장하는 방안 검토

#### □ 일본정부, TPP교섭에서 자유화율 95% 전후로

- 일본정부는 TPP교섭에서 전체 수입품목 중 관세철폐품목의 비율을 나타내는 자유화율을 95% 전후까지 끌어 올릴 방침

- 11월 19일부터 미국에서 시작되는 교섭관회의에서 각국에 제시하기 위한 제안으로, 이제까지는 90% 전후에 그치고 있었음
- 일본의 총 무역품목수는 9,018개로 이중 약 450개 품목에 대해 관세를 유지하는 방향으로 조정
- 관세철폐 시기는 즉시, 3년, 5년 10년, 최장기(10년 초과)로 구분하는 외에, 관세는 유지하되 현재보다도 인하하는 품목도 제시
- 그동안 일본정부는 쌀, 보리, 설탕, 유제품, 쇠고기·돼지고기 등 5개 분야는 관세를 유지하는 성역으로 설정해옴
  - 5개 분야의 품목 수는 총 586개로 모든 품목의 관세를 유지하더라도 자유화율은 93.5%에 그침
  - TPP 교섭에 참가하고 있는 11개국들은 이미 모두 95% 이상을 제시한 가운데, 캐나다와 뉴질랜드 등은 일본의 관세철폐안이 너무 낮다고 비판
- 일본정부는 여타 국가들과 수준을 맞추기 위해, 5개 분야 중 관세철폐대상품목들을 선별
  - 국내 산업에 대한 영향과 수입실적 등을 고려하여 초콜릿과자와 쿠키, 우설과 가공용 쌀 등의 관세를 철폐할 방침
  - 5개 분야 외에도 와인, 일본주(사케), 피혁제품의 일부 등에 대한 관세도 철폐하는 방향으로 검토하는 한편, 소금과 담배의 관세를 철폐하는 안도 부상
- 수입와인에 대한 일본의 관세는 가격의 15% 또는 1리터당 125엔 중에 하나를 선택하고 있음
  - 초콜릿과자의 수입관세는 10%, 쿠키는 13~20.4%, 모피는 15~20%
  - 와인은 칠레와 FTA에서 단계적으로 인하할 예정으로, TPP에서도 이와 같게 하도록 할 방향
  - 초콜릿과자와 쿠키는 일본 국내수요에서 점하는 수입품 비율이 10%정도로 낮아, 외국제품에 대한 관세율을 철폐해도 영향은 매우 한정적인 것으로 분석
- 일본 자민당의 니시카 와고야(西川公也) TPP대책위원장은 기자회견에서 자유화율 95%는 너무 높다고 하면서, 농업단체 등을 배려
  - 일본정부는 교섭향방을 예의주시하면서 개별품목에 대해서는 최종적으로 판단할 방침

## 4 일본기업동향

### □ 닛산·르노 연합과 미쯔비시자동차의 제휴 확대

- 닛산자동차·르노연합이 미쯔비시자동차와의 제휴를 확대한다고 발표
  - 닛산과 미쯔비시자동차가 일본 국내시장에서 경자동차 분야에 그치고 있던 제휴를 세계시장에 확대하여, 전략 소형차와 전기자동차 공동개발 등을 검토하고 르노의 한국공장도 활용할 방침
  - 양사의 제휴 확대로 자동차업계의 국제적 재편 움직임에 박차가 가해질 것으로 보임
- 닛산·르노연합과 매수한 러시아의 최대 자동차업체 아우토와즈를 합친 2020년 세계판매대수는 약 800만대, 여기에 미쯔비시자동차의 100만대를 합하면 900만대가 됨
  - 닛산·르노연합과 미쯔비시 간의 제휴가 성사되면 세계시장점유율 제1위인 도요타자동차(975만대)에 이어 미국의 GM(929만대), 독일의 폭스바겐(928만대)에 필적하는 규모의 그룹으로 등장
- 닛산·르노연합과 미쯔비시자동차가 제휴함으로써, 르노는 취약했던 동남아시아 시장에서 발판을 구축하게 될 뿐만 아니라, 하이브리드(HV)에 뒤져있던 EV(전기자동차) 등 에코카 분야에서도 공동개발로 비용을 절감할 수 있게 됨
  - 미쯔비시자동차는 르노차량을 기본으로 하여 미쯔비시브랜드의 신형 세단 2종 차량을 발매
    - 제1탄은 북미수출 수출용 중형세단으로, 르노 산하의 한국·르노삼성자동차의 부산공장에서 생산, 한미 FTA를 활용하여 북미지역에 수출하게 되는데, 수출차종은 도요타자동차의 캠리와 혼다의 어코드 급
    - 제2탄은 세계 전략차종인 소형세단 발매로, 르노로부터 2개 차종을 공급받음으로써 신형차의 개발비용을 절감할 수 있게 됨
  - 르노삼성은 가동율이 부진하여 닛산으로부터 다목적스포츠차량(SUV)의 생산을 위탁받을 예정인데, 여기에 미쯔비시자동차로부터의 생산위탁을 추가하여 동남아시아에서 호조를 보이고 있는 미쯔비시자동차의 판로를 활용할 계획
- HV 등에 비하여 보급이 늦어지고 있는 분야에서도 제휴를 확대
  - 닛산과 미쯔비시자동차는 2011년에 공동출자회사 NMKV를 설립하여 경자동차의 개발·생산 분야에서 제휴하고 있으나, 경차의 차대를 기본으로 하여 새로운 EV(전기자동차)를 공동 개발할 계획
  - 최초로 자동차를 구입하는 고객층을 대상으로 소형차도 개발, 세계 각국에서의 발매를 목표로 하고 있음

- 자본제휴와 관련해서는 닛산측은 현시점에서 검토하고 있는 것은 없다고 함
  - 그러나 과제로 남아있던 미쯔비시자동차의 우선주 처리문제가 해결되어 양사간 협력이 궤도에 오르게 되면, 닛산-르노 연합과 미쯔비시자동차의 자본제휴도 가능성도 있음
- 양사의 제휴가 확대됨에 따라, 앞으로 자동차의 국제적 재편은 도요타자동차, 닛산-르노 연합 등 4강을 축으로 이루어질 가능성이 높는데, 다음 차례는 스즈키와 마쓰다의 제휴가 초점이 될 것으로 관측

## □ 이시카와지마하리마중공업(IHI), F35 엔진생산에 참여키로

- 일본 IHI사가 미국 로키드마틴이 개발하는 최신 스텔스전투기 F35 엔진의 공동 생산계약을 미국 P&W과 체결
  - 일본이 2017년 이후 구입하는 38대분의 엔진부품을 제조하여 P&W에 납품
  - F35기의 관련부품분야에서 일본기업의 생산참여가 확정되기는 이번이 처음인데, 이 외에도 미쯔비시전기가 레이더부품을, 미쯔비시중공업도 기체의 일부생산을 목표로 하고 있음
  - F35는 미국과 영국 등 9개국이 공동으로 개발하고 있는데, 2019년 개발완료 예정
- 일본은 F35를 항공자위대의 차기 주력전투기로 선정하여 최소 42대를 구입하기로 결정
  - 일본이 구매하는 전투기 중, 2016년에 인도받을 4대는 미국에서 조립하여 조달하고, 나머지 38대는 미쯔비시중공업이 생산라인을 신설하여, 최종조립을 담당할 예정임
- IHI가 P&W에 납품하는 것은 17개 엔진부품으로 핵심부품인 팬과 터빈 등도 포함될 것으로 예상
  - 생산거점은 동사의 소마(相馬)공장과 구레(呉)공장으로, 설비투자는 방위성이 담당하고 생산은 당분간 일본 국내 조달분에 한정되나, 장래에는 수출용에도 확대할 가능성이 있음
- 일본정부는 금년 3월, 무기와 무기제조관련 설비 수출을 사실상 금지하고 있는 무기수출 3원칙의 예외로서, F35의 부품수출을 허용한 바 있음
  - 경제산업성 간부는 세계적인 추세인 국제공동개발에 참가할 수 없으면 일본은 낙오된다고 강조
- IHI는 P&W와 GE 등에 터빈과 압축기 등 주요 부품을 납품한 실적이 있음
  - 동사는 품질과 정확한 납기로 정평이 나있어 내열성이 강한 세라믹복합재를 비롯하여 엔진의 소재기술분야도 주목받고 있음

## 5 한국관련위치

### □ 징용자 배상판결과 한일경제관계

- 경단련 등 일본경제단체에서 11월 6일, 전시 중 일본기업들에게 강제 징용된 한국인을 배상하라는 판결에 대해, 원만한 문제해결을 기대하는 성명을 발표
  - 일본정부와 경제계는 1965년 한일국교정상화 시 체결된 청구권협정으로 문제가 해결되었다는 입장을 견지하고 있으나, 한국에서 앞으로도 같은 소송이나 판결이 계속될 가능성이 높아 진정될 기미가 보이지 않고 있다고 닷케이신문이 보도
- 성명발표는 일본 경제계의 첫 번째 반응으로서, 배상문제는 이제까지 순조로 왔던 양국 관계를 훼손시킬지도 모른다면서 매우 우려스럽다고 지적
  - 더욱이 한국에 대한 투자와 비즈니스에 장애요인으로 작용할지 모르며 나아가 양국간 무역투자관계를 냉각시킬지도 모른다고 우려를 표명
- 재심에서 배상명령을 받은 신일철주금과 미쓰비시중공업은 각각 한국 대법원에 상고
  - 이들은 원고 측이 요구한 조기화해에는 응하지 않을 태도를 보이고 있는데, 법률적으로 근거가 없는 지출을 하면, 주주대표소송의 대상이 될지도 모르기 때문이라는 것
- 일본 산업계가 우려하고 있는 것은 사태의 확산임
  - 한국정부가 인정하고 있는 피해자 수는 22만 명에 이르는데, 전시중 동원에 관여한 일본기업은 약 300개사에 이르는 것으로 추정
  - 컨트리리스크도 높아질지도 모른다고 우려하는 소리도 나오고 있음
  - 일본기업의 법무상담역은 사법제도의 안정은 비즈니스가 기본이라면서, 여론에 의해 사법부의 판단이 흔들리면 한국에 대한 평가가 떨어진다고 지적
- 일본정부는 대법원에서 일본기업의 패소가 확정되더라도 배상에 응할 필요는 없고, 한일청구권협정에 담긴 5억 달러의 경제협력을 바탕으로, 한국정부가 피해보상을 해야 한다고 주장
- 세코 히로시게(世耕弘成) 관방부장관은 기자회견에서 일관된 입장에 기초하여 적절하게 대응하겠다고 강조
  - 한국의 대응이 불충분하면, 2국간 협의나 국제사법재판소(ICJ)에 대한 제소도 고려하고 있다고 닷케이신문은 전하고 있음

## □ 일본, 한중일 FTA의 자유화율 90%이상으로 한국과 중국을 설득

- 일본은 11월 26~29일 개최 예정인 한중일 FTA교섭회의에서 자유화율을 10년 내 90%이상으로 하도록 한국과 중국을 설득할 것이라고 닛케이신문이 보도
  - 이는 일본이 TPP교섭의 중반국면에서, TPP에 참가하지 않은 한국과 중국에 대한 견제차원에서 취하는 조치로 해석되고 있음
  - 중국은 국영기업 중심에서 탈피하지 못하고 있어, 높은 수준의 시장개방을 목표로 하는 TPP에 참가하는 것은 현실적으로 어렵기 때문에 한중일FTA와 동아시아지역 포괄적 경제연대(RCEP) 등에 열의를 보이고 있음
  - TPP는 2국간 FTA를 우선시해 온 한국도 변화시키고 있는데, 최근 한국이 한중일FTA에 전향적인 자세를 보였던 것은, 일본의 TPP교섭참가로 지적재산권 등 무역 이외 분야에 관한 다국간 룰 제정 면에서 뒤질 것을 우려했기 때문인 것으로 해석
- 3월의 서울, 8월의 상해회의에 이어 3번째인 이번 회의는 관세철폐가 주된 의제로서, 일본은 8월 회의에서 자유화율 목표를 10년 내 90%이상으로 제시
- 이에 대해, 중국은 우선 40%에서 시작하자고 주장하는 한편, 한국은 구체적인 수치목표를 설정해서는 안 된다는 방침을 보여 3국간 의견이 불일치
  - 특히 중국은 농수산물과 광공업품 분야에서 각각 별도의 자유화율을 정하자고 제안
  - 일본은 중국이 농수산물 분야에서만 높은 자유화율을 요구할 경우, 쌀과 설탕 등에 영향을 미칠지 모른다고 반대하고 있어 모든 품목에서 하나의 목표를 설정해야 한다는 입장