

米韓自由貿易協定（米韓 FTA）の北米航路コンテナ荷動きへの影響について

掲載誌・掲載年月：海事の窓 1205

日本海事センター企画研究部

研究員 松田琢磨

筆者が所属する（公財）日本海事センターでは、PIERS（Port of Import/Export Reporting Service）の統計データをもとに、『日本・アジア／米国間のコンテナ貨物の荷動き動向』を毎月発表している。この小論では米国と韓国の FTA（以下、米韓 FTA）の発効が、アジア・米国間航路（以下、北米航路）のコンテナ荷動き量に与える影響を検討したい。まずは、韓国の FTA 政策と米韓 FTA の内容を簡単に紹介する。次に、米韓 FTA に関する既存研究の結果や最近の韓国における豚肉輸入の例を確認しながら米韓 FTA の北米航路コンテナ荷動きへの影響について考察を進めていくこととしたい。

韓国の FTA 政策

2010 年 12 月、米国と韓国の間で自由貿易協定（以下、FTA）の追加交渉が妥結し、2011 年 2 月には双方が署名を行い、2012 年 3 月 15 日に発効した。

もともと韓国は GATT（関税および貿易に関する一般協定）、WTO（世界貿易機関）の多角的貿易体制のもとでも輸出主導型の経済成長を実現していた。そのため、韓国は多角的貿易体制を重視しており、FTA には積極的ではなかった。しかし、1997 年のアジア通貨危機を受けて、FTA の推進へと方向が転換した。また、GDP に対する輸出の割合が高い韓国では、輸出を促進するためにも FTA が不可避であるという認識を政府関係者も有識者も持つようになった。このことが FTA を促進する原動力となった。

03 年 9 月には当時の盧武鉉政権のもとで FTA ロードマップが発表された。このロードマップでは「同時多発的に FTA を推進する」という締結に向けた戦略のほか、政治的な意味や新規市場開拓の可能性といった選定基準が示されている。短期的に締結を目指す国、中長期的に締結を目指す国も提示されており、基本的にはこのロードマップに沿って交渉が進んでいる。

また、FTA 交渉過程の明文化が行われ、2004 年 6 月には「自由貿易協定締結手続きに関する規定」がまとめられた。この規定によって、交渉過程が 3 段階に分けられ、各段階で必要な手続きが定められるなど交渉手続きが整備された。また、FTA 交渉の開始前には公聴会を開催することが義務付けられるなど、透明性の確保にも配慮がなされている。

さらにこの規定に基づいて、FTA 交渉に関する体制構築が進んだ。FTA 締結の基本方針や諸問題を審議する FTA 推進委員会が設置され、その下に関係省庁の担当者などからなる実務推進会議、関連業界代表や学識経験者をメンバーとする民間諮問会議が設置された。行政内部でも、外交通商部の下に FTA に関する交渉を担当する FTA 局が 2004 年 12 月に新設され、33 名が新規採用された。その後、FTA の交渉に関しては外交通商部に、国内対策に関しては企画財政部に一本化され、FTA 推進に関する行政の体制も整備されている。

さらに、FTA によって影響を受ける農業部門に対する補償措置も設けている。たとえば、チリとの FTA については「FTA 締結に伴う農漁民などの支援に関する特別法」を制定した。この法律に基づいて特別基金を創設して、農家に対する補償や補助金交付が行われている。

このような体制のもとで韓国は現時点ではチリ、シンガポール、EFTA、ASEAN、インド、ペルーとの間の FTA がすでに発効しており、EU との FTA も署名が終わって 2011 年 7 月 1 日から暫定適用が始まっている。

米韓 FTA の概要

03 年の FTA ロードマップ発表時点では、韓国にとって米国は中長期的な交渉相手であり、実現可能性も高いとは見られていなかった。また、交渉に入るためには自動車、薬価算定方式、牛肉、映画の 4 部門での規制や輸入制限について、米国からの要求に対応する必要もあった。そのため、当初韓国は米韓 FTA に対して慎重姿勢をとっていた。

しかし、2005 年後半には両国の同盟関係強化の目的もあり韓国側が態度を変え、上記 4 部門への対応を行った。2006 年 6 月から米韓 FTA の交渉が始まった。韓国にとって初めて主要な貿易相手国との間で行う FTA 交渉であった。韓国は先に説明した体制とは別に交渉実務を行う韓米 FTA 企画団や国内広報や業界対策を行う韓米 FTA 締結支援委員会などを設置して交渉に臨んだ。8 度の交渉を経て 2007 年 4 月に交渉が妥結、同年 6 月には署名がなされた。

2007 年の合意では財貿易だけでなく、投資やサービス貿易、法律、会計サービスの段階的開放や放送サービスの部分的開放といった幅広い分野での高度な自由化が含まれている。たとえば財貿易では、米韓両国ともに輸入額ベースで 94%に当たる品目の関税を 3 年間で撤廃することで合意した。また、韓国はコメを除き農産品関税を撤廃し、牛肉にかかる関税も 15 年間で撤廃することで合意がなされた。

しかし、両国での批准は難航した。米国では 2007 年の妥結直後から米国の自動車業界や畜産農家からの要求もあり、再交渉を求める声が強かった。とくに問題になったのは韓国による牛肉輸入の再開と、自動車の貿易であった。牛肉輸入の再開は 2008 年 6 月には実現した。また、2010 年 11 月からの追加交渉によって、自動車分野で米国の関税撤廃までの期間延長、米国による自動車の緊急輸入制限（セーフガード）の容認などが合意内容に追加された。そのほか、米国産豚肉に対する関税撤廃までの期間を延長するなどの合意も盛り込まれて同年 12 月の妥結に至った。米国においては合意法案が 2011 年 10 月 12 日に上下両院で可決された。韓国では 2011 年 6 月 3 日に批准同意案が国会に提出され、野党が激しく反対し、2011 年 10 月 28 日には、米韓 FTA に反対するデモ隊が国会に乱入し、67 人が逮捕される事件も起こった。しかし 11 月 22 日には議長職権で批准同意案が上程、可決された。その後両国で詰めの協議を行い、2012 年 3 月 15 日に発効した。

米韓 FTA の影響についての考察

以下では、今後、米韓 FTA が発効した際に北米航路コンテナ荷動き量に与える影響について考察してみたい。

まずは、米韓 FTA の経済的効果に関する先行研究の結果をもとに影響を検討する。例えば、韓国対外経済政策研究院 (KIEP) は CGE (応用一般均衡) モデルを使って米韓 FTA は韓国経済に与える影響を分析している。これによると、FTA によって対米輸出額が FTA の発効後 10 年間で、年あたり 13.3 億ドル増加し、対米輸入額が 8.6 億ドル増加するとの結果になっている。ただし、2010 年における韓国の対米輸出額が 488.6 億ドル、対米輸入額が 388.4 億であることを考えると、輸出額は 2.7%、輸入額は 2.2% の伸びにとどまり、決して大きいものではない。この結果をもとにすると、米国と韓国の間のコテナ荷動き量もある程度増えるもののそれほど大きなものとはならないことが予想される。

また、アジア経済研究所の奥田聡氏は米韓 FTA 発効に伴う、貿易額への影響を品目別に示している。韓国からの輸出額が伸びるのは自動車、自動車部品と繊維が中心となっている。これは米国において自動車に対する輸入関税が残されていること、繊維に関しては他の製品に比べて高い関税率が維持されていることが理由に挙げられている。しかしながら、自動車関連の輸出額の伸びは 1 割弱にとどまり、繊維も輸出額で 2 割弱の伸びを見せるものの、この品目のコテナ荷動き量は韓国積みの 5%程度とあまり大きくない。このことからみても、米韓 FTA の締結によって韓国から米国へのコテナ荷動き量は、若干増えるとしても北米航路全体の荷動きに与える影響はあまりないものと考えられる。

輸入について奥田氏の分析では、機械・電機のほか、精密・光学機器や農産物などを輸入額の伸びる品目として挙げている。なかでも、コテナで輸送される農産物であるオレンジや飼料用トウモロコシの輸入額が増加すると見られており、これらの荷動きが伸びることを考えると韓国積みに比べ、コテナ荷動き量が伸びる可能性は一定程度あるのではないかと見られる。

実際、韓国においては農産物の関税率低下 (無税枠の設定・拡大) によってコテナ荷動き量が大きく伸びた例があった。2010 年初めの韓国における豚肉輸入である。韓国では 2010 年 1 月に口蹄疫が発生し、同年 6 月にはいったん終息したものの、11 月に再発が確認された。これを受けて、豚肉価格の上昇に対応する目的で 2011 年 1 月に 6 万トン分の関税無税での輸入枠を設定した (同年 6 月に 13 万トンまで拡大、なお、豚肉の関税率は 22.5%であった)。

その結果、2011 年になって輸入された豚肉の多くを米国から輸入される冷凍豚肉が占めており、米国からのコテナ荷動き量が急増した。PIERS 統計によると、2011 年上半期における米国積み韓国揚げの「肉およびその調整品」の荷動き量は 2.3 万 TEU で前年同期比 78.6%増であり、当該期の韓国揚げの荷動き量に対する寄与度は 3.0%に上った。韓国揚げの荷動き量は前年同期比 7.3%であったため、荷動きの伸びの 4 割程度が「肉およびその調整品」の荷動き増で説明できることになる。PIERS 統計の分類は豚肉以外の肉も含まれるため、より詳細に豚肉の輸入動向を確認するために、米国の貿易統計を見てみると、米国から韓国に向けて輸出された冷凍豚肉 (HS コード 020329) のコテナ荷動き量は、2011 年上半期時点で 7.3 万トンと前年同期比 159.9%増になっている (表参照)。また、月別に動向を見ても先述した PIERS 統計の動向とかなり似ており、冷凍豚肉を中心とする豚肉の輸入がコテナ荷動き量を大きく増やしたことが言

える（図参照）。

もちろん、口蹄疫という特殊事情があり、FTA 発効の影響をここからつかみ取るためには、韓国において豚肉の供給が停滞したことや FTA が発効した場合の韓国内の畜産業者による努力や対応も割り引いて考える必要がある。しかしながら、この豚肉の例のように関税率が低下することで、農産品の輸入が大きく増加する可能性は否定できない。

おわりに

これまでの結果を見る限り、米韓 FTA が北米航路コンテナ荷動き量に与える影響はあまり大きくない。米韓 FTA が発効しても輸出額、輸入額の伸びがあまり大きくないためである。これは米韓 FTA が米国、韓国という経済発展を果たした国の間で行われる FTA であり、韓国のコメのような特定の製品を除くと双方の国の関税率はすでにある程度下がっている（たとえば、韓国は 80 年代に関税率を大きく下げている）ことが主な理由となっている。

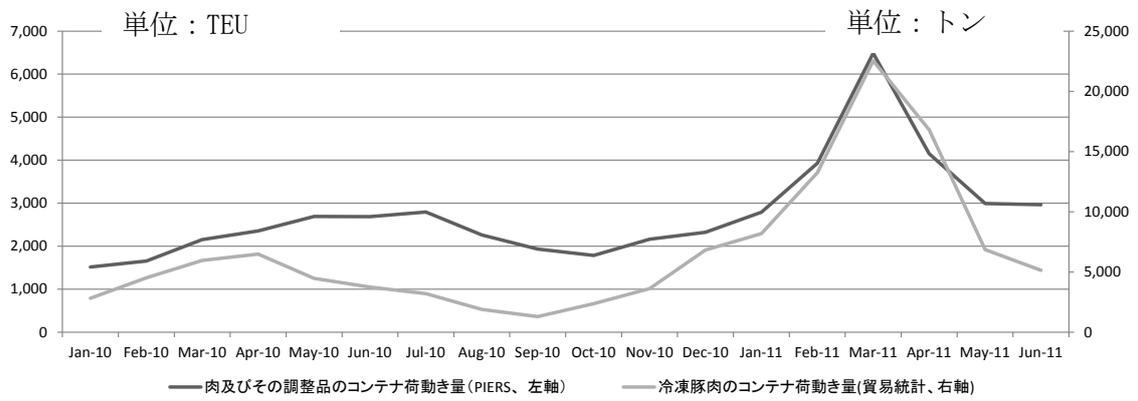
ただし、米国積み韓国揚げのコンテナ荷動き量に関しては、コンテナで運ばれる品目の貿易額が増加すると見込まれることから、一定程度の荷動きの増加はあると見られる。米韓 FTA が発効した場合でも、北米航路のアジア側の国で米国と FTA を締結しているのは韓国とシンガポールの 2 カ国しかない。そのため、今後は FTA がコンテナ荷動きに与える影響をより詳細に学ぶために、米韓 FTA の結果、どのように荷動きに影響が生じたかを注視していく必要がある。

（公財）日本海事センターでは今回紹介したアジア・米国間航路以外にもコンテナ荷動きの動向をまとめて発表している。これらについて詳細をお知りになりたい方は日本海事センターウェブサイト（<http://www.jpmac.or.jp/>）をご覧ください。か、日本海事センター企画研究部（03-3263-9421）までお問い合わせ願いたい。

表：米国から韓国に輸出された「肉及びその調整品」のコンテナ荷動き量と冷凍豚肉のコンテナ荷動き量の推移（半期別）

	肉及びその調整品のコンテナ荷動き量 (PIERS、単位：TEU)	冷凍豚肉のコンテナ荷動き量 (貿易統計、単位：トン)
2010年上半期	13,055	28,003
2010年下半期	13,266	19,212
2011年上半期	23,310	72,773

データ出所：PIERS、Zepol” TradeView”



データ出所：PIERS、Zepol” TradeView”

図：米国から韓国に輸出された「肉及びその調整品」のコンテナ荷動き量と冷凍豚肉のコンテナ荷動き量の推移（月別）