

第5章

韓国

関税

高関税品目

*本件は、WTO 協定をはじめとする国際ルール整合性の観点からは明確に問題があると言えない貿易・投資関連政策・措置であるが、以下の懸念点に鑑み、掲載することとした。

<措置の概要>

現行の非農産品の単純平均譲許税率は 9.8%であるが、衣類の最高 35%、電気機器の最高 20%、発電機の最高 13%等、譲許税率の高い品目が存在する。また、譲許率は非農産品全体では 94.1%である。非譲許品目としては、貨物自動車（最高実行税率 10%）、医薬品（最高実行税率 8%）等がある。

<懸念点>

高関税そのものは譲許税率を超えない限り WTO 協定上問題はないが、自由貿易を促進し、経済の効率性を高めるという WTO 協定の精神に照らして、関税はできるだけ引き下げることが望ましい。

<最近の動き>

IT 製品の関税撤廃対象品目の拡大を目指して、2012 年 5 月から ITA 拡大交渉が開始され、2015 年 12 月に妥結した。対象品目 201 品目の関税撤廃は 2016 年 7 月から順次開始され、2019 年 7 月には約 90%の関税が撤廃される予定。また、2024 年 1 月には、全 201 品目の関税が 55 メンバーについて完全に撤廃されることになる（詳細は、第 II 部第 5 章 2.

(2) ITA（情報技術協定）拡大交渉を参照）。韓国については、2016 年 12 月から関税撤廃を開始した。

例えば、韓国が関税撤廃する品目のうち関税が高い品目としては、ポリッシングパッド（30%）、無線操作制御機器（20%）、マイクロホン（16%）等が挙げられる。これらを含む全対象品目について、関税が段階的に撤廃され、2023 年に完全に撤廃されることになる。

アンチ・ダンピング

(1) 日本製空気圧伝送用バルブに対する AD 措置

<措置の概要>

2014 年 2 月、韓国政府は韓国国内企業からの申請を受けて、日本からの空気圧伝送用バルブに対する AD 調査を開始した。2015 年 1 月、韓国政府は、当該製品の輸入について、ダンピングの事実、国内産業の損害及びこれらの因果関係があるとして AD 税を賦課する最終決定を行い、同年 8 月に課税を開始した。

<国際ルール上の問題点>

本件において、韓国側は、輸入品が国内品の価格に対して影響を与えていること（AD 協定第 3.1 条、第 3.2 条）に関する説得的な説明を行っておらず、ダンピングによる国内産業への損害及び因果関係（AD 協定第 3.1 条、第 3.2 条、第 3.4 条及び第 3.5 条）の認定上の瑕疵があり、また、重要事実開示（AD 協定第 6.9 条）等の調査手続上の瑕疵があると考えられ、韓国の本件 AD 措置は、AD 協定に違反する可能性がある。

<最近の動き>

我が国は韓国政府に対し、AD 協定に整合しない本件 AD 措置の撤廃を求めてきたが、二国間の対話では解決に至らなかったため、2016年3月、本件 AD 措置について、WTO 協定に基づく二国間協議要請を行った（同年7月パネル設置）。

2018年4月に発出されたパネル報告書は、韓国の措置が日本産輸入品と韓国国内産品との価格の同等性の検討を欠き、また国内産品の価格に与える影響を適切に認定していない（AD 協定第3.1条・3.5条違反）と判断する等、我が国の核となる主張を認め、当該措置の是正を勧告した。

しかし、我が国の一部の主張について、認容されないか、パネルの付託事項の範囲外として判断されなかった点があり、かかる論点についてWTO 上級委員会の判断を仰ぐべく、我が国は本件を上訴した（同年5月）。

我が国としては、本件がWTO のルールに従って適切に解決されるよう、引き続き今後の手続を進めていく。

(2) 日本製ステンレス棒鋼に対するサンセットレビュー

<措置の概要>

2016年6月、韓国政府は、日本からのステンレススチール棒鋼に対するサンセットレビューを開始したところ、2017年6月、韓国政府は、3年間課税措置を延長する旨の決定をした。

<国際ルール上の問題点>

AD 協定第11.3条は、AD 課税はその賦課の日又は最新の見直しの日から5年以内に撤廃することを原則とし、例外的に AD 措置の継続が許容されるためには、AD 税の撤廃がダンピング及び損害の存続又は再発をもたらす可能性が必要であることを規定する。本件では、日本からの輸入品は特殊用途向け製品が多く、他方で、同じく調査対象国であるインドからの輸入品や韓国の国内産品は汎用向け製品が多いうえ、AD 課税されていない中国、台湾などの国からのステンレス棒鋼の輸入量も大きく増加している中で、日本製品に対する AD 措置を継続しなければ損害が存続又は再発する可能性が高いとはいえないことから、韓国の本件 AD 措置は、AD 協定に違反す

る可能性がある。

<最近の動き>

2016年10月、2017年4月及び同年10月のWTO・AD 委員会において、我が国は、上記国際ルール上の懸念点について指摘を行い、措置の長期化に深い懸念を表明した。また、2016年11月に本件 AD 措置に関して韓国調査当局が主催した公聴会及び2017年5月に提出した政府意見書においても、日本政府として同趣旨の懸念を表明した。それにもかかわらず、韓国政府は2017年6月、3年間の課税措置延長を決定した。そこで、我が国は、2018年6月、WTO 協定に基づく二国間協議要請を行い、同年8月、二国間協議を実施したが、韓国側から措置撤廃に向けた見通しが示されないことから、我が国は、同年9月、WTO 協定に基づくパネル設置要請を行い、同年10月にパネルが設置された。

我が国としては、本件がWTO のルールに従って適切に解決されるよう、引き続き今後の手続を進めていく。

基準・認証制度

(1) 化学物質の登録及び評価等に関する法律

2017年版不公正貿易報告書139頁参照。

(2) 日本産水産物等の輸入規制

<措置の概要>

韓国は、2011年3月の東京電力（株）福島第一原子力発電所における事故後、日本産水産物等への輸入規制を順次導入。さらに、2013年9月には輸入規制を強化し、(i) 8県産（青森、岩手、宮城、福島、茨城、栃木、群馬及び千葉）の全ての水産物の輸入禁止措置、(ii) 輸入を禁止しない食品について追加検査措置（韓国側の検査で少しでもセシウム、ヨウ素が検出された場合にはストロンチウム、プルトニウム等の検査証明書を追加で要求）等の輸入規制を講じている。

<国際ルール上の懸念点>

韓国が講じる輸入規制は、日本産水産物等を恣意的又は不当に差別して扱う措置であること、必要以上に貿易制限的であること等から、SPS 協定第2条第3項、第5条第5項及び第5条第6項に非整合的である。さらに、日本の要請に対して輸入規制に係る情報提供が不十分であること等から、SPS 協定第4条、第5条第8項、第7条等に非整合的である。

<最近の動き>

これまで我が国は、二国間での働きかけや、WTO・SPS 委員会における「特定の貿易上の懸念」の表明、韓国で設立された「専門家委員会」の委員による現地調査の受け入れなど、韓国に対して措置の緩和・撤廃に向けた働きかけを行ってきた。2015年5月にはWTO 協定に基づく協議を要請し、同年6月に日韓二国間協議を行ったが、韓国側から規制撤廃に向けた見通しが示されなかった。そのため、我が国は2015年8月、WTO 協定に基づくパネル設置要請を行い、同年9月のパネル設置後2年半にわたる検討を経て、2018年2月にパネル報告書が公表された。同報告書において、パネルは8県産水産物の輸入禁止措置及び日本産のすべての食品に関する追加検査要求が、当該水産物を恣意的又は不当に差別していること、また必要以上に貿易制限的措置であることから、SPS 協定第2条第3項、第5条第6項に反し、また、その措置の不公表及び情報提供の欠如につき、利害関係を有する加盟国が知ることでできるように速やかに公表していないとして、SPS 協定第7条に反すると認定している。

同年4月9日、韓国はパネルの判断には問題があるとして、DSB に対し上級委員会に上訴する旨を通知し、同月16日、我が国も、パネル報告書において我が国の主張が認められなかった論点について反上訴を行う旨の通知をDSB に対し行った。その後、同年6月、上級委員会は、同委員会の業務量の著しい増加等を理由として、DSU において定められた90日の期限内に報告書を発出することはできない旨の通知をDSB に対して行った。

補助金

造船補助金

<措置の概要>

韓国は、2015年10月以降、自国造船業への公的助成を大々的に実施している。具体的には、(i) 公的金融機関による国内造船所（大宇造船海洋）への金融支援、(ii) 造船所の受注支援のための前受金返還保証の発給、(iii) 船舶新造支援プログラム（官民ファンド）等による海運会社に対する新造船購入支援、(iv) エコシップへの代替建造補助（新造船価の一部を補助）等の措置を講じており、これらの措置は市場を歪曲し、造船業における供給能力過剰問題の早期解決を阻害する恐れがある。

<国際ルール上の問題点>

韓国による過度な企業救済、船舶の輸出を前提とした保証、建造補助等により、韓国企業による低船価受注が繰り返され、国際市場における船価が大幅に下落している。また、市場船価の下落に伴う失注・競合断念により、我が国のシェアが大幅に下落している。韓国の自国造船業へのこうした公的助成は、WTO 補助金協定に規定する輸出補助金等に該当し、同協定3条等に違反する疑いが強い。

<最近の動き>

韓国に対しては、2015年に公的金融機関による大宇造船海洋への金融支援が決定されて以降、OECD 造船部会等の機会を通じて、累次にわたり問題を指摘し、また、2018年10月には国土交通省海事局と韓国産業通商資源部との局長級協議を実施し、措置の早期撤廃を要求したが、撤廃には至っていない。これを受け、2018年11月には、WTO 協定に基づく二国間協議を要請し、同年12月に二国間協議を行ったところである。