

経済連携協定等による 海運産業への影響について

Ken Itakura
Faculty of Economics,
Nagoya City University, Japan

2013年3月6日(水)
経済連携協定等と海上貿易への影響に関するセミナー
ホテルオークラ東京(別館地下2階アスコットホール)

調査の目的

- FTA/EPA 協定締結の拡大により、参加国においては更なる経済成長が、また、国際海運の分野においては、海上貿易量の増大による海運産業の一層の発展に寄与することが期待される。
- 一方で、その海運産業への具体的影響については、他産業に比してこれまで定量的な分析は、ほとんど行われていない状況。
- EPA等の締結による関税、貿易障壁の撤廃による国際海運分野への影響の定量的な分析を実施する。
- その結果につき海運業界を始めとする関係者と共有することで、今後の我が国のEPA等の交渉、我が国海運事業者の戦略的対応並びに貿易自由化交渉に関する世界の海運産業界の理解増進に資する。

調査の進め方

「経済連携協定等による海運産業への影響に係る研究会」の設置（平成24年8月）

○研究会のメンバー

【委員】

板倉 健	名古屋市立大学大学院 経済学研究科 准教授（座長）
鷺頭 誠	一般財団法人 運輸政策研究機構国際問題研究所 所長
田口 真一	株式会社商船三井 営業調査室 室長代理
長坂 逸郎	川崎汽船株式会社 経営企画グループ 専任部長
山田 喜之	日本郵船株式会社 調査グループ グループ長代理
重富 徹	国土交通省 海事局外航課海運渉外室 室長

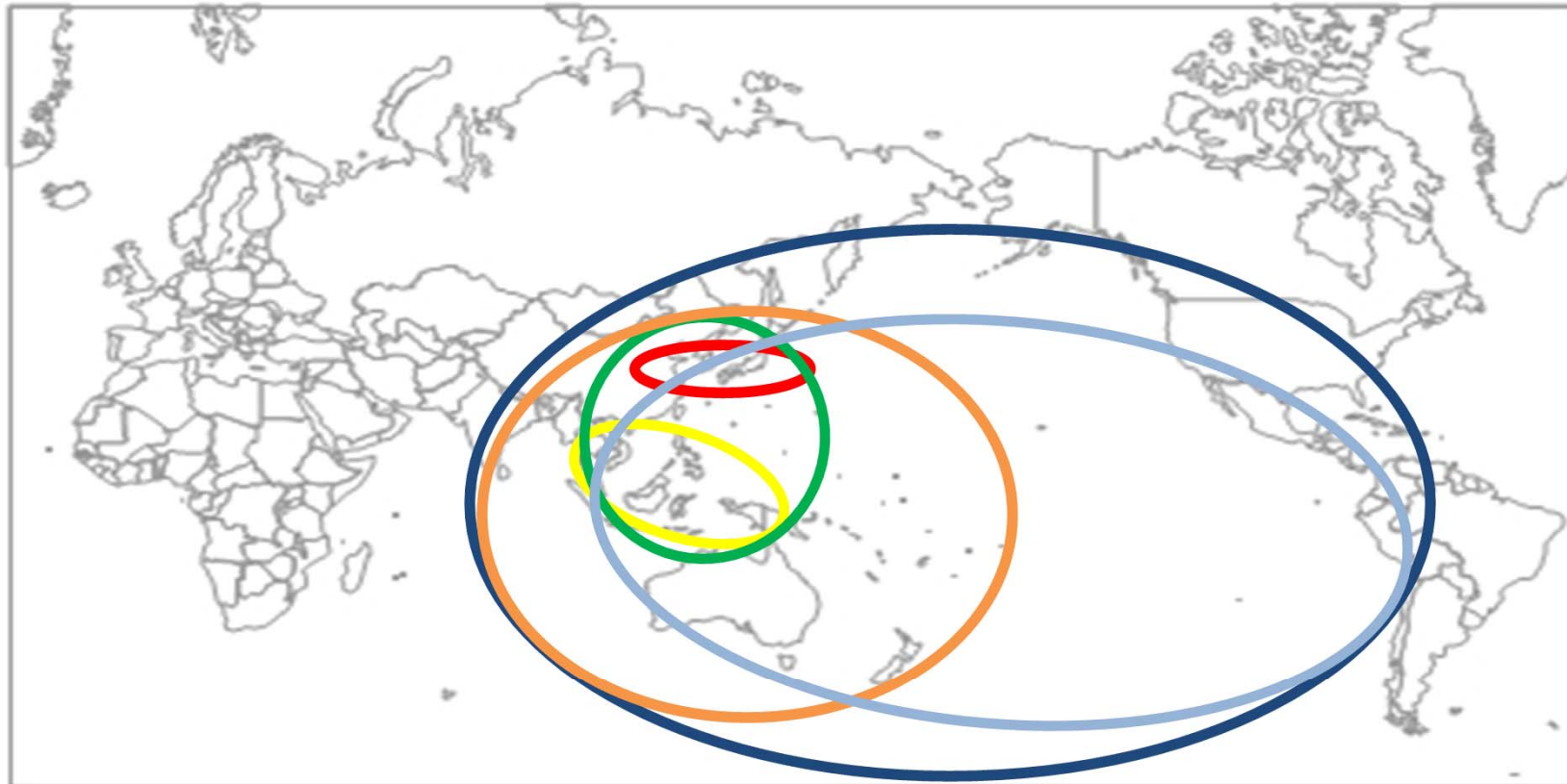
【事務局】

植村 忠之	一般財団法人 運輸政策研究機構国際問題研究所 主任調査役
加藤 二郎	（株）三菱総合研究所 社会公共マネジメント研究本部 主任研究員
土谷 和之	（株）三菱総合研究所 社会公共マネジメント研究本部 主任研究員
東 暁子	（株）三菱総合研究所 政策・経済研究センター 主任研究員

○開催日時及び審議内容

平成24年8月7日	調査の方針について
平成24年11月15日	中間報告（案）について
平成25年1月15日	最終報告（案）について

アジア・太平洋における広域経済連携協定(構想含む)



日中韓FTA 日本、中国、韓国

ASEAN インドネシア、タイ、カンボジア、フィリピン、ミャンマー、ラオス、シンガポール、ブルネイ、マレーシア、ベトナム

東アジア自由貿易圏構想(EAFTA) 日本、中国、韓国、ASEAN

東アジア包括的経済連携構想(CEPEA) 日本、中国、韓国、ASEAN、インド、オーストラリア、ニュージーランド

環太平洋パートナーシップ協定(TPP) オーストラリア、ニュージーランド、チリ、シンガポール、ブルネイ、ペルー、ベトナム、マレーシア、米国

アジア太平洋自由貿易圏構想(FTAAP) 日本、中国、韓国、ASEAN、インド、オーストラリア、ニュージーランド、チリ、ペルー、米国、カナダ、メキシコ、香港、台湾、ロシア、パプア・ニューギニア 等

GTAPの概要

- GTAPとは...: The Global Trade Analysis Project
- Center for Global Trade Analysis, Purdue University が 国際経済分析・調査活動をコーディネートしているプロジェクト
- 国際機関、政府、学会のコンソーシアムを通じたサポート
- グローバルCGE (Computable General Equilibrium)モデル及びデータベース、ソフトウェアの開発・整備・公開を行う
- 国際学会やトレーニングも開催



Global Trade Analysis Project



[About GTAP](#) [Data Bases](#) [Models/Utilities](#) [Research](#) [Resource Center](#) [GTAP Network](#) [GTAP Events](#) [Special Access](#)

Global Trade Analysis Project (GTAP)

The [Global Trade Analysis Project](#) (GTAP) is a global network of researchers and policy makers conducting quantitative analysis of international policy issues. GTAP is coordinated by the [Center for Global Trade Analysis](#) in [Purdue University's Department of Agricultural Economics](#).

[Project](#) | [Center](#) | [Getting Started](#)

Current Highlights

[16th Annual Conference on Global Economic Analysis](#)
"New Challenges for Global Trade in a Rapidly Changing World"
 Shanghai, China June 12-14, 2013



Shanghai Institute of Foreign Trade

Notable Dates/Deadlines (EST)

Invitation Letters	April 15
Final Papers	April 15
Early Registration	April 15
Late Registration	April 16-30
Payment	May 7

The [Center for Global Trade Analysis](#) is pleased to partner with the [Shanghai Institute of Foreign Trade](#), [Shanghai Academy of Social Sciences](#) and [Shanghai WTO Affairs Consultation Center](#) to offer this conference.

The goal of the conference is to promote the exchange of ideas among economists conducting quantitative analysis of global economic issues. Particular emphasis will be placed on applied general equilibrium methods, data, and application.

Announcements

Organizations or individuals interested in posting an announcement on the GTAP website or [mailing list](#) should email full details to gbatta@purdue.edu.

GTAP Events

	Deadline
16th Annual Conf - Early Registration	Apr 15, 2013
16th Annual Conf - Final Papers	Apr 15, 2013
16th Annual Conf - Invitation Letters	Apr 15, 2013
16th Annual Conf - Late Registration	Apr 30, 2013
16th Annual Conf - Registration Payment	May 7, 2013

Network Events/Notices

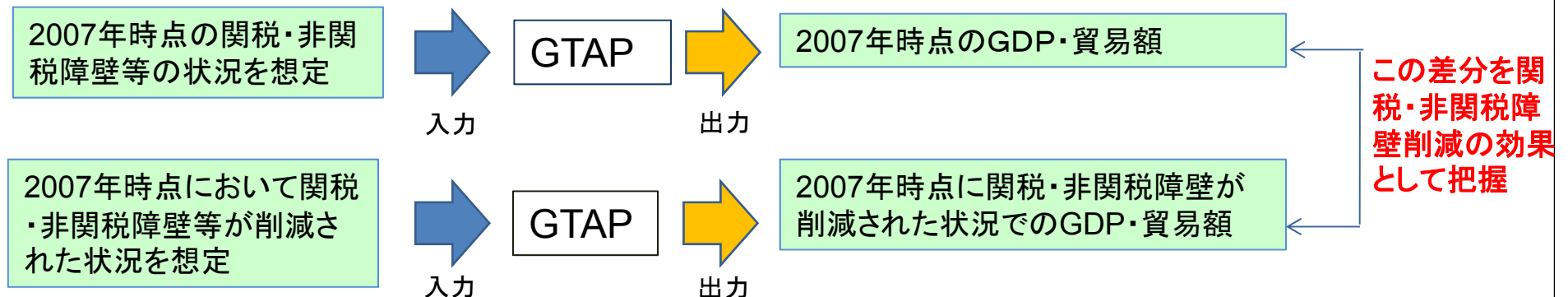
	Deadline
ITC-ILO - SAM Course	Mar 8, 2013
5th Spanish Conference - I-O Analysis	Mar 31, 2013
GPEN-CGR Conference - Call for Papers	Mar 31, 2013
EcoMod2013 Conference - Registration	May 1, 2013
GLOBE Model Course - Registration	Jul 1, 2013

Job/Professional Opportunities

	Deadline
EC JRC - Post-Doc in Digital Economy	Mar 4, 2013
AfDB - Chief Financial Economist	Mar 5, 2013
GTAP - Research Economist	Mar 31, 2013

GTAPモデルによる分析方法

2007年の世界経済の構造を基準として、各種経済連携協定が実現したときの効果を試算



※本分析では、GTAPで利用可能な最新の品目別貿易額や関税等のデータベースが2007年版であるため、2007年時点の経済構造・貿易構造や生産技術・エネルギー需要等を前提として、「FTAAP等が実現した場合」と「そうでない場合(2007年現況)」を比較している。

GTAPによる分析ケース

ケース1: 日・ASEAN間で経済連携協定が完成し、関税がすべて撤廃され、非関税障壁も削減

ケース2: アジア太平洋自由貿易圏構想(FTAAP)が実現し、対象地域内で関税がすべて撤廃され、非関税障壁も削減

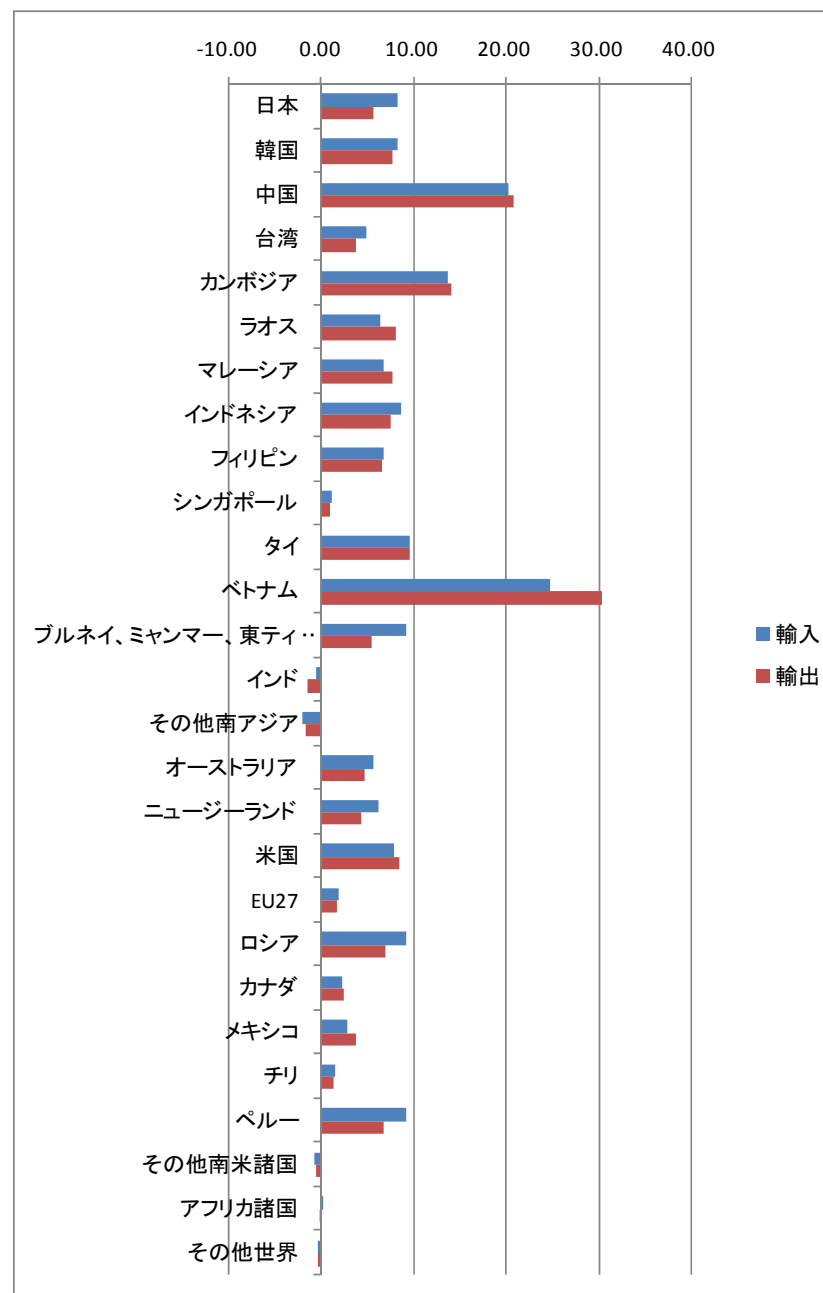
ケース3: ケース2に加え、FTAAP加盟地域とEUの間でも関税がすべて撤廃され、非関税障壁も削減

※非関税障壁については輸出入に要する各種取引コスト等を考慮

- ・各ケースについて、関税撤廃・非関税障壁削減による輸出入額の変化、GDPの変化、品目別の貿易額の変化等を分析
- ・以下では、もっとも広範なケース3(FTAAP+EU)の分析結果を中心に解説

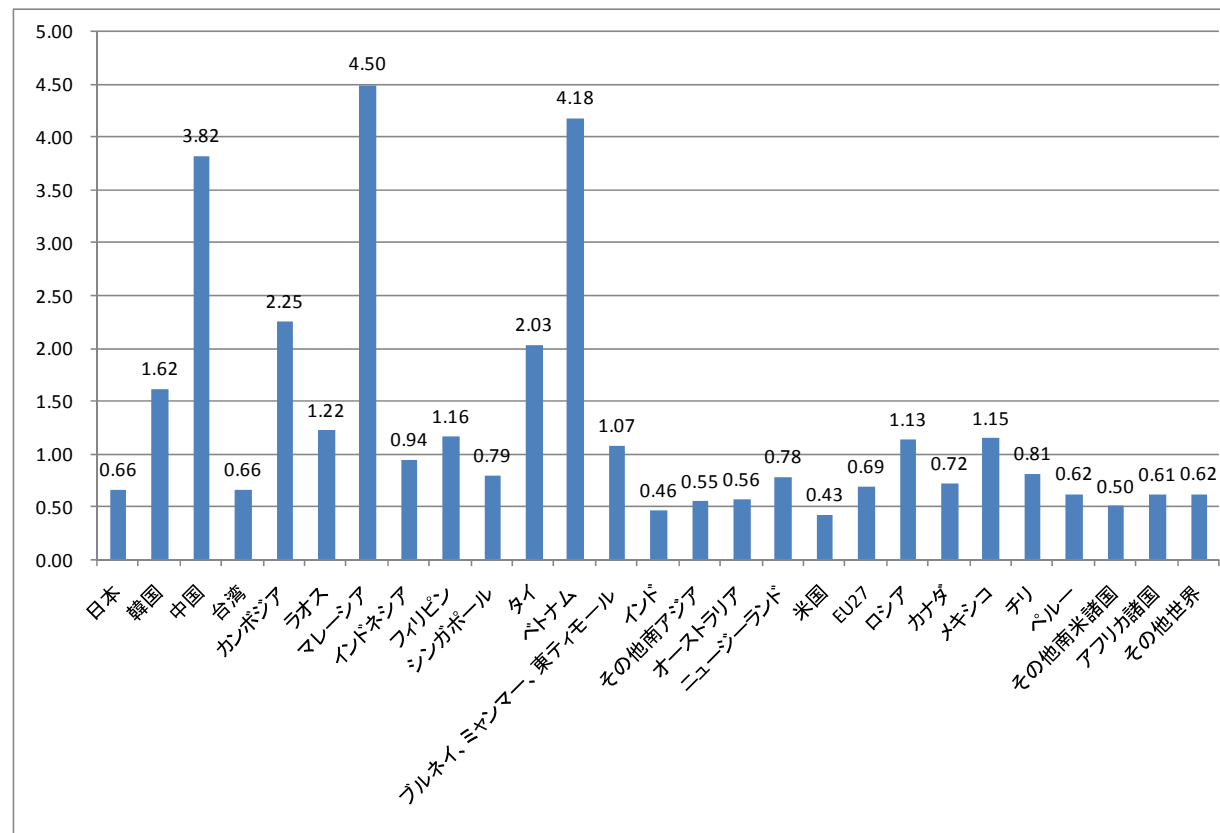
分析結果①: 経済連携協定が地域別の貿易に与える影響

- ケース3 (FTAAPが実現し、さらにその枠組みにEUも加盟)において、加盟国間での貿易が活発化し、**輸入額が全体で5.7%、輸出額が全体で5.8%増加する**
- 国・地域別にみると、**先進国、新興国ともに相当程度その恩恵を受ける**
- また、**ASEAN地域全体では輸入額が7.8%、輸出額が7.5%増加する**



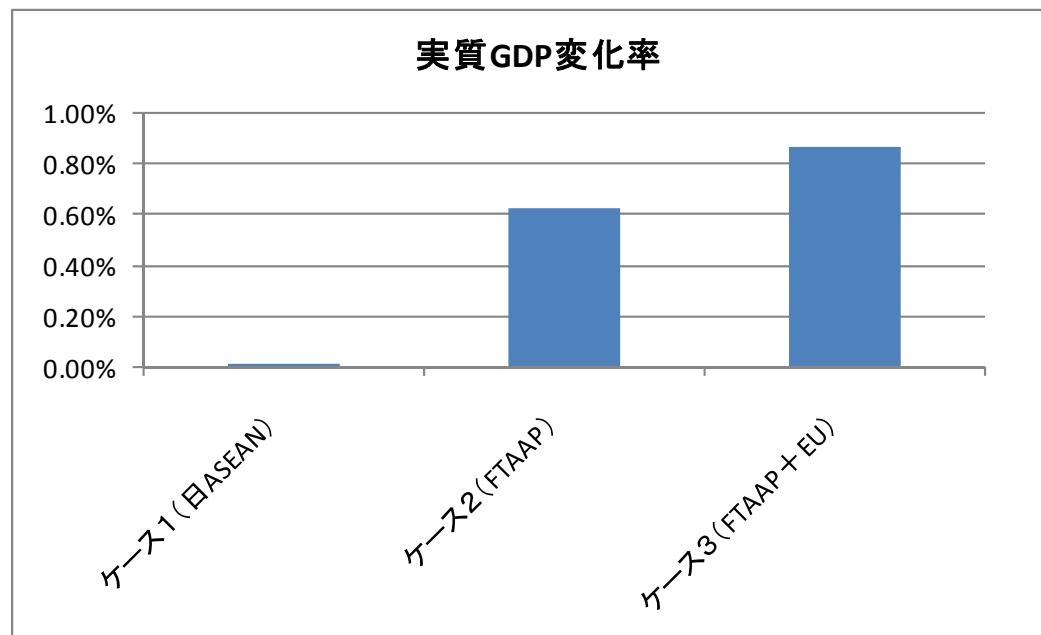
分析結果②：経済連携協定が地域別の経済成長に与える影響

- ケース3における加盟国・地域で見ると、日本のGDPは0.7%増、中国は3.8%増、ベトナムは4.2%増、EU・ロシアもそれぞれ0.7%、1.1%増、米国は0.4%増となり、**加盟国全体で経済成長が促進され、世界全体の実質GDPは約0.9%押し上げられる。**



分析結果③：各経済連携協定が世界の経済成長に与える影響

- ケース2 (FTAAP) では世界のGDPは**約0.6%**、ケース3 (FTAAP+EU) では世界のGDPは**約0.9%**増加
- ケース1 (日ASEAN) における世界GDPの増加率は**約0.02%**と低い結果となったが、これはFTAAP+EUの加盟国の経済規模と日ASEANの経済規模が約9倍異なることに起因する。
- 今後ASEAN地域と世界の他の地域との間で経済連携協定が締結され、関税が下がることにより、ASEANの経済成長がさらに促進され、日本からASEAN地域への投資による国際分業が一層発展していくものと期待される。



分析結果④：経済連携協定に伴う海運市場の拡大

- 世界貿易の中で海上輸送の果たす大きな役割を鑑みると、経済連携協定は、こうした経済成長による派生効果と相まって、貿易を活性化し海運産業に大きな利益をもたらすといえる。
- 以下に主要品目について、主要輸出国・輸入国間の貿易変化を示す。

※ここで取り上げた主要品目

自動車・自動車部品、電子機器、機械設備、繊維・繊維製品、植物油、穀物

※輸出上位10地域、輸入上位10地域間の貿易変化を表・グラフ化

(なお表内の合計欄には上記10地域に限定せず世界全体の合計を記載)

分析結果④：経済連携協定に伴う海運市場の拡大

※表内のグラフが数値の大小を表現
(青がプラスの変化、赤がマイナスの変化)

なお表内の合計欄には上位10地域に限定せず世界全体の合計を記載

<自動車・自動車部品>

- 自動車・自動車部品については**日本からEU、オーストラリア、ロシア等への輸出が増加**(たとえば日本→EUは約94億\$の増加)し、また**日中韓からメキシコへの貿易額も増加**(たとえば日本→メキシコは約17億\$の増加)するという結果が得られている。これらの地域間は長距離輸送の航路も多く含まれることから、**トンマイルベースでも大きな増加につながり、海運産業のマーケットとしても大きな可能性があるものと考えられる**。なおEUの輸入額変化が大きいのは、EUの現時点(2007年)における関税率が他先進国と比較して高めであることに起因している(たとえば日本→EUで関税率約8%、韓国→EUで約9%)

(単位:100万ドル)

輸入国 \ 輸出国	日本	韓国	中国	タイ	オーストラリア	米国	EU27	ロシア	カナダ	メキシコ	合計
日本		461.7	1593.8	203.7	2129.3	-318.7	9428.5	1586.8	1420.6	1696.3	16968.5
韓国	6.1		507.4	47.5	784.3	511.9	5063.7	92.7	509.6	2184.1	9394.0
中国	298.0	51.1		30.1	12.2	845.9	1166.9	14.0	245.9	312.4	3419.2
タイ	308.0	11.8	22.7		-610.6	102.6	2196.7	26.5	19.8	56.1	3078.1
オーストラリア	4.7	147.5	21.5	-10.1		9.0	64.7	-1.0	1.9	6.7	234.1
米国	-34.4	216.8	1114.4	16.5	-364.1		4999.6	81.7	-3298.9	-3074.9	-988.9
EU27	796.2	1331.7	5819.0	322.9	1065.5	4780.6		2231.6	1530.4	341.2	8149.5
ロシア	1.1	1.7	5.7	0.7	-0.1	6.6	115.8		0.9	4.1	980.9
カナダ	3.5	4.7	48.4	2.5	-17.0	1929.7	134.5	10.6		-111.1	2015.3
メキシコ	44.7	13.8	117.6	8.6	51.4	2815.7	109.6	52.4	186.4		3594.5
合計	1716.5	2270.9	9080.3	1300.3	2651.1	11085.9	10714.3	2620.4	696.3	1318.9	46656.5

分析結果④：経済連携協定に伴う海運市場の拡大

<電子機器>

- 自動車以外の主要製造業として、たとえば電子機器についてみると、**中国の輸出入が大きく増加**している(中国→日本 約39億\$増、中国→米国 約121億\$増、中国→EU 約140億\$増、日本→中国 約64億\$増)。**中国－米国間あるいは中国－EU間などにおける関連製品のコンテナ輸送が増加することが期待**される。

(単位:100万ドル)

輸入国 \ 輸出国	日本	韓国	中国	台湾	マレーシア	シンガポール	米国	EU27	カナダ	メキシコ	合計
日本		-870.0	6377.6	48.4	-650.2	-256.7	-1374.9	-547.6	-49.9	-394.3	886.3
韓国	245.7		3909.5	1054.5	35.5	-59.3	-134.1	1309.3	21.7	199.7	6599.6
中国	3857.7	2139.5		551.1	808.8	534.2	12077.2	14050.1	801.0	1501.2	42810.9
台湾	173.1	1797.0	-967.0		-169.6	-215.5	-11.4	1357.0	62.7	1072.7	5065.6
マレーシア	-2.5	-122.2	-266.6	-181.4		-340.3	-1475.9	-643.5	-64.2	-42.3	-3789.3
フィリピン	140.8	-61.7	1329.2	281.8	-100.8	-45.8	-193.3	-231.8	1.6	-5.5	1093.2
シンガポール	25.7	-78.9	-430.4	251.2	-502.2		-425.1	-638.7	-12.7	-28.4	-1620.2
米国	-340.1	-879.0	-966.2	117.6	-587.5	-296.9		-2441.9	-880.8	-1669.5	-10696.9
EU27	159.6	148.9	1449.1	309.3	93.6	21.9	296.2		87.5	-60.0	-4088.2
メキシコ	30.4	34.6	180.2	21.2	2.4	4.1	1458.5	-25.1	164.4		2079.4
合計	4806.2	2166.1	15760.4	2873.5	-990.7	-565.1	10618.5	5175.6	202.3	626.7	43947.1

分析結果④：経済連携協定に伴う海運市場の拡大

<機械設備>

- 次に機械設備についてみると、これも中国の輸出入が大きく増加しており(中国→日本 約29億\$増、中国→米国 約112億\$増など)、中国－米国間等における関連製品のコンテナ輸送の増加につながると期待される。

(単位:100万ドル)

輸入国 \ 輸出国	日本	韓国	中国	台湾	インド	米国	EU27	ロシア	カナダ	メキシコ	合計
日本		2400.0	5255.4	596.1	-324.9	-1095.9	644.5	35.5	158.6	123.6	5803.2
韓国	8.9		4745.4	201.2	-90.0	394.8	1032.3	101.8	30.1	2402.3	8563.9
中国	2944.2	2389.4		1072.2	303.8	11158.8	12519.7	1860.5	1069.9	4328.2	43018.5
台湾	-31.9	191.8	7215.4		-42.3	162.3	401.9	66.2	71.5	791.8	8698.4
シンガポール	1.3	410.8	517.1	91.1	-101.4	-153.4	-188.5	142.9	-1.2	69.7	1051.6
タイ	661.8	37.2	604.8	87.7	29.0	277.5	318.6	129.3	32.7	163.4	2713.0
米国	-806.1	720.8	-216.5	205.3	-364.1		-2173.6	-116.0	-3214.5	-6554.1	-20192.7
EU27	1052.1	3512.2	12176.6	900.4	39.0	6958.3		2419.9	1698.4	-559.5	32152.9
カナダ	20.2	54.4	148.2	15.4	0.6	467.9	347.2	22.8		-51.7	1198.6
メキシコ	36.9	23.4	75.5	5.3	1.0	2777.9	81.5	5.4	138.8		3359.7
合計	4394.5	9390.2	29430.0	3149.4	-385.6	22467.4	14086.7	2965.9	185.1	1006.8	91387.8

分析結果④：経済連携協定に伴う海運市場の拡大

< 繊維・繊維製品 >

- 軽工業品の例として繊維・繊維製品の貿易変化をみると、中国、インドネシア、ベトナムからの輸出増が大きく、特に「中国→米国(95億\$増)」、「中国→EU(254億\$増)」、「インドネシア→米国(34億\$増)」、「ベトナム→米国(100億\$増)」等における貿易増加が大きい。一方で本試算においては協定に加盟していないインド、その他南アジアからの輸出は全体的に減少する。中国、ASEAN地域からの輸出増に起因する海運マーケットの拡大が見込まれる。

(単位:100万ドル)

輸入国 \ 輸出国	日本	韓国	中国	ベトナム	その他南アジア	米国	EU27	ロシア	カナダ	メキシコ	合計
日本		147.3	2520.8	978.0	-11.5	56.7	238.6	-2.2	-6.6	-3.6	4110.0
韓国	101.1		1982.8	2917.0	-18.3	798.0	746.7	-28.6	11.2	130.0	7328.8
中国	4335.7	2151.7		1887.5	-266.7	9545.8	25440.8	2594.7	2855.5	1297.0	53244.4
台湾	-18.7	41.2	1498.4	1654.9	-66.3	279.6	258.1	-8.4	-2.4	89.8	4309.3
インドネシア	3.1	20.7	139.4	-50.7	-5.2	3431.3	1487.1	16.5	127.7	294.3	5623.3
ベトナム	1098.6	240.5	200.1		16.5	10079.6	3649.7	131.4	376.4	656.2	17565.3
インド	-94.3	-68.8	-34.8	-25.3	-75.4	-1759.4	-1383.6	-91.7	-208.9	-64.6	-4121.3
その他南アジア	-32.9	-28.9	-6.5	-24.6		-1900.6	-624.5	-73.1	-268.7	-54.5	-2868.4
米国	12.1	93.4	465.4	17.2	-16.1		640.7	-12.8	-1464.0	-2006.7	-2747.8
EU27	666.9	458.0	1406.4	397.7	-38.4	1510.9		830.9	233.3	-355.4	-13229.3
合計	5883.6	3048.3	8562.5	7538.1	-544.9	20394.8	8260.6	2105.3	1400.9	291.6	62221.2

分析結果④：経済連携協定に伴う海運市場の拡大

＜植物油＞

- 植物油についてみると、マレーシアからの輸出増が突出している。特に「マレーシア→中国」の輸出増が約50億\$ともっとも大きい。これは「マレーシア→中国」の関税率が約7.7%と比較的高いこと、および中国の市場の大きさに起因すると考えられる。
- 現在でもマレーシアから日本をはじめとするアジアおよび欧米に対する植物油の輸出は大きなマーケットであるが、経済連携協定によりこのマーケットはさらに拡大すると見込まれる

(単位:100万ドル)

輸入国 \ 輸出国	日本	韓国	中国	マレーシア	ベトナム	インド	その他南アジア	米国	EU27	ロシア	合計
中国	-51.2	3.9		2.3	-3.5	-0.1	-0.2	0.2	2.3	-0.2	-87.1
マレーシア	602.8	70.1	4997.4		337.6	395.7	979.8	1098.8	1554.7	514.3	15625.0
インドネシア	-0.5	-51.8	37.0	4.1	-31.2	-263.3	-379.3	-15.1	196.0	-21.3	-947.3
フィリピン	-22.9	-26.4	-5.9	2.2	-4.6	-0.0	-0.4	-44.5	7.7	-0.2	-98.2
インド	-57.4	-107.5	-72.3	2.4	-136.8		-78.5	-3.2	-1.6	-1.9	-555.6
その他南アジア	-0.1	-0.0	-1.3	0.2	-1.3	12.4		0.0	0.2	-0.0	-20.7
米国	-77.2	-43.6	-26.6	-0.7	4.4	-2.6	-19.3		24.4	-2.0	-713.2
EU27	-46.9	-14.4	-3.8	1.4	3.3	-1.9	-4.9	-55.6		59.2	-1244.6
ロシア	-0.0	-1.3	-0.3	-0.0	-0.0	-1.8	-2.1	-0.0	-20.7		-211.3
カナダ	2.1	-2.3	-30.6	1.2	0.5	-0.0	-0.3	-119.7	16.1	-0.0	-141.3
合計	357.5	-453.1	4008.8	56.6	213.9	84.1	323.3	877.5	763.3	503.2	8680.5

分析結果④：経済連携協定に伴う海運市場の拡大

<穀物>

- 主要ドライバルク品目である穀物については、「中国→韓国」、「米国→韓国」、「オーストラリア→日本」、「カナダ→日本」の増加が大きい。これらは現行の関税率が高い地域間の貿易である。（たとえば中国→韓国の関税率 約297%、米国→韓国 約310%）
- ただし、全体的にみれば貿易変化額は自動車や電子機器ほど大きくはない。

（単位：100万ドル）

輸入国 \ 輸出国	日本	韓国	台湾	インドネシア	その他南アジア	米国	EU27	メキシコ	チリ	ペルー	合計
中国	39.4	1400.8	-0.6	19.1	-2.1	0.4	10.4	0.0	0.0	0.0	1535.8
タイ	-0.4	-9.6	-2.7	-11.8	-1.3	-0.5	11.4	-0.0	-0.0	-0.1	-46.6
インド	-0.3	-0.1	0.1	0.3	1.4	3.5	5.2	-0.0	0.0	-0.0	35.3
その他南アジア	-0.2	-0.3	0.0	1.4		1.8	4.3	-0.0	0.0	-0.0	27.0
オーストラリア	682.2	-232.0	-0.3	-35.8	-3.3	-0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	368.9
米国	-116.6	2542.4	-4.9	-0.9	-25.3		106.0	457.0	-14.0	54.7	2249.1
EU27	-10.8	-0.3	0.0	-0.0	-0.5	2.8		-0.1	0.1	-0.0	-139.9
ロシア	235.0	-0.2	-0.0	2.3	-11.7	0.3	240.9	-0.0	0.0	-0.0	436.5
カナダ	1535.9	-29.3	0.2	6.7	-37.0	22.4	134.0	-93.4	-1.0	17.0	1482.2
メキシコ	-0.0	-0.0	0.0	0.0	0.0	9.4	3.8		1.1	4.4	35.6
合計	2320.8	3446.9	-8.2	-17.0	-78.9	76.4	323.0	349.0	7.0	45.3	6261.3

分析結果④：経済連携協定に伴う海運市場の拡大

	自動車・ 自動車部品	電子機器・ 機械設備	繊維・繊維 製品	植物油	穀物
日本の輸 出に与える 影響	+++	++	++		
日本の輸 入に与える 影響	+	++	++	+	++
経済連携 協定により 輸送増化 が期待され る航路	日本→EU、 オーストラリア、 ロシア	中国→米国、 中国→EU	中国→米国、 中国→EU、 インドネシア →米国、ベト ナム→米国	マレーシア →米国、 マレーシア →EU	中国→韓国、 米国→韓国、 オーストラリ ア→日本

分析結果のまとめ

- アジア太平洋自由貿易圏構想(FTAAP)が実現し、さらにその枠組みにEU加盟国も加わることにより経済連携協定加盟国間の貿易が活発化
- 経済連携協定の加盟国の経済成長を促進
- 経済連携協定による経済成長と世界貿易活性化により海運市場拡大にも大きく貢献

- ご清聴ありがとうございました