



韓米 FTA で韓国はどう変わったのか

百本和弘(主任研究員)

(注) 本稿は 2019 年 8 月 27 日までの情報に基づく

(要旨)

- 2012 年の韓米 FTA 発効後、韓国の対米貿易黒字が急増した。最大の要因は対米自動車輸出の増加である。ただし、これは現代・起亜自動車ではなく在韓外資系自動車メーカーの対米輸出増によるものであり、純粋な FTA 効果というよりもこれらメーカーの韓国生産の下支え戦略によるところが大きい。
- 韓米 FTA を契機に韓国の養牛農家数は減少速度を速めた。ただし、減少したのは零細農家で、大規模農家はむしろ増加し、養牛業の大型化が進展した。また、米国産牛肉輸入が増加する中でも、国内養牛業は生産基盤を維持している。韓国の畜産業の現状は TPP11 が発効し、米国との貿易協定発効が視野に入った我が国にとっても参考になろう。
- 2018 年に行われた韓米 FTA 改定交渉で韓国は米国に譲歩したものの、それによる国内産業への影響は軽微であった。その意味で韓国は改定交渉をうまく乗り切ったといえる。
- 韓米 FTA 改定交渉と同時に進められた米国の鉄鋼輸入制限措置を巡る交渉で、韓国は 25%の関税の免除の代わりに輸入数量割当規制を受け入れた。その結果、米国の主要鉄鋼輸入国の中で韓国からの輸入の不振が目立つかたちとなった。これは、数量割当規制受け入れが失敗であったことを示すものであり、反面教師とみるべきであろう。

1. はじめに

トランプ政権は世界のさまざまな国・地域と貿易交渉を繰り広げている。韓国もトランプ政権の通商協議のターゲットとなり、韓米 FTA の改定交渉を余儀なくされたが、改定交渉は短期間で終了、改定韓米 FTA は 2018 年 3 月に原則的合意、同年 9 月に署名、2019 年 1 月に発効した。

ところで、改定前のオリジナルの韓米 FTA は 2012 年 3 月に発効しているので、発効からすでに 7 年間以上もの年月が経過している。本稿では韓国側の視点から、韓米 FTA が韓国の産業界にどのような影響をもたらしたのか、ついで、韓米 FTA の改定内容がどのように見られているかといった点に焦点を当てる。韓国と似た産業構造を抱え、TPP11 が発効して日が浅く、米国との貿易協定の発効が視野に入った我が国にとって韓国の事例は先行事例として参考になろう。

2. 高いレベルの韓米 FTA — 発効後に対米貿易黒字が急増

2012年3月15日に発効した韓米 FTA はレベルの高い本格的な FTA であった。それを象徴するのが両国の物品貿易の自由化水準である。全品目数に占める関税撤廃品目数の割合は、FTA 発効時に韓国は 79.9%、米国は 82.1%と両国とも 8 割の品目の関税を即時撤廃、発効 10 年後には韓国は 98.3%、米国は 99.2%と両国ともほとんどの品目の関税を撤廃する内容であった。物品貿易で特に争点になったのは自動車と農産品であった。交渉の結果、米国にとってのセンシティブ品目である自動車の関税率について、米国は乗用車（関税率 2.5%）については 2016 年に撤廃、貨物車（同 25%）については 2019 年から段階的に引き下げ、2021 年に撤廃することになった。他方、韓国にとってのセンシティブ品目の農産品については、韓国はコメを関税撤廃・引き下げ対象から除外したが、コメ以外については、牛肉の関税を FTA 発効時から毎年均等に引き下げ、FTA 発効 15 年目の 2026 年に撤廃するなど、一部の農水産品の関税を 10 年超の長期間をかけて撤廃し、オレンジ・食用大豆などは関税割り当て制度を適用する（無税枠を設けた上、毎年、無税枠を拡大する）ことになった。その結果、長期的にはコメを除く全ての農水産品の関税が撤廃されることになった。

韓米 FTA の影響はどのように予想されていたのだろうか。2011 年 8 月に発表された韓国政府系シンクタンクの推計結果¹によると、韓米 FTA 発効後 15 年間の年平均で、製造業分野の対米輸出は 12 億 8,500 万ドル増加、うち、自動車（同部品を含む）は 7 億 2,200 万ドル増加、電気電子は 1 億 6,100 万ドル増加とし、自動車を中心に対米輸出が増加するとした。他方、農産品の生産額は 8,150 億ウォン減少、うち、牛肉が 2,002 億ウォン減少で生産減少額が最も大きいと推計された。このように、韓米 FTA により自動車が最もメリットを受け、農産品の中では牛肉が最も打撃を受けると予想された。

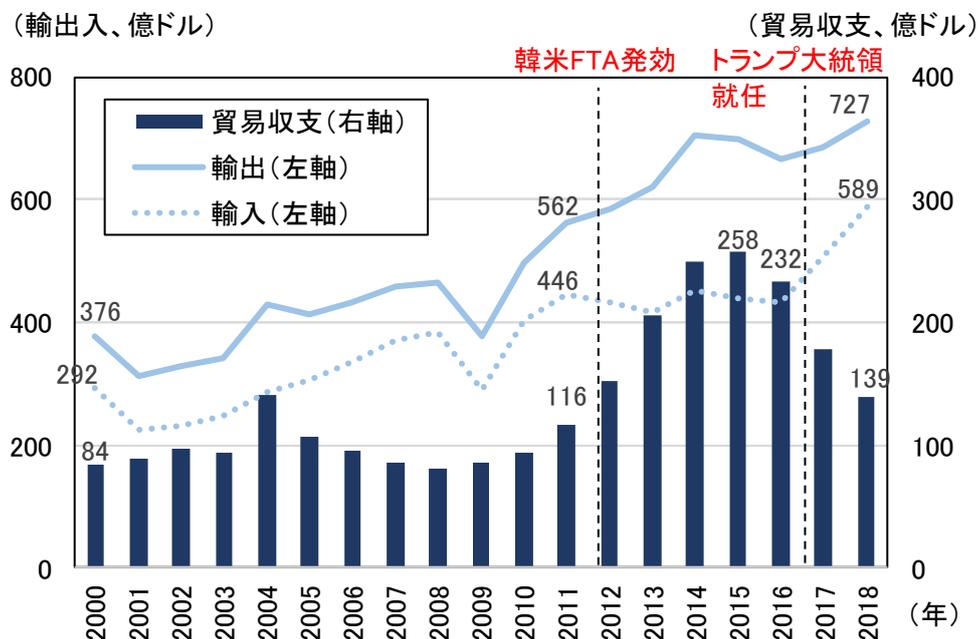
(1)自動車の対米輸出増加が突出

それでは韓米 FTA 発効前後で両国間の貿易はどのように変化したのであろうか。韓国側の貿易統計をみると、毎年 100 億ドル前後の一定水準で推移してきた対米貿易黒字が、韓米 FTA が発効した 2012 年以降、2010 年代半ばにかけて急増したのが目を引く（図 1）。対米輸入が伸び悩んだ半面で、対米輸出が増加したためである。（なお、2016 年以降、韓国の対米貿易黒字は一転して減少しているが、これは自動車など主力製品の対米輸出が伸び悩んだ半面で、原油、天然ガス、半導体製造装置などを中心に対米輸入が増加したことに起因する。）

後述のとおり、トランプ大統領は政権発足後まもなく、韓米 FTA の改定を要請したが、その際、念頭に置かれたのは 2016 年までの貿易統計である。そこで、米韓 FTA 発効前年の 2011 年から 2016 年までに対米輸出が増加した品目をみると、自動車関連が突出しているこ

とが分かる（表 1）。自動車の輸出増加額は輸出増加額全体の 69%、自動車部品を含めると 86%に相当する。自動車関連の輸出増が突出したことは、前述の韓国政府系シンクタンクが FTA 発効前に行った推計結果と奇しくも同じ構図となった。

図1 韓国の対米輸出入・貿易収支の推移



出所: 韓国貿易協会データベースより作成

ただし、自動車の対米輸出が大幅に増加したからといって、韓国資本の現代自動車や傘下の起亜自動車の対米輸出が急増したわけではなかった。韓国自動車産業協会の統計によると、2011年から2016年にかけて韓国の対米自動車輸出は58.8万台から96.4万台に37.6万台増加した（ちなみに、2018年は81.1万台）。メーカー別には、現代自動車が5.7万台増、起亜自動車は3.9万台増であったのに対し、韓国GMは14.4万台増、ルノーサムスン自動車は13.6万台増と、外資系メーカー2社の輸出増加台数が輸出増加台数全体の75%を占めた。韓国GMはGMグループの中で韓国内需向け・輸出向け小型車生産拠点と位置づけられた。EU向け輸出などが減少する中で、対米SUV輸出を増やすことで、輸出全体、さらには生産全体を下支えした。ルノーサムス

表1 2011年から2016年に対米輸出が増加した品目
単位: 100万ドル

順位	品目名	増加額
1	自動車	7,081
2	自動車部品	1,732
3	半導体	626
4	空調機・冷暖房機	440
5	合成樹脂	357
6	電力用機器	323
7	機械要素	321
8	石鹸・歯磨き・化粧品	283
9	文具・玩具	260
10	電気部品	245
合計(その他を含む)		10,255

注1: 韓国独自の分類コードのMTI3桁ベース。
注2: 対米輸出が減少した品目もあるため、合計(その他を含む)は、増加額1位から10位の合計額を下回る水準となっている。

出所: 韓国貿易協会データベースより作成

ン自動車は日産自動車から米国向けクロスオーバーSUV「ローグ」（日本名「エクストレイル」）の委託生産を2014年に開始したことで、それまで皆無だった米国向け輸出が一気に立ち上がった。ルノーサムスン自動車にとって対米輸出台数が全社生産台数の5割を占めるなど、対米輸出が生産を大きく支える格好となっている。このように、韓国の対米自動車輸出は外資企業の韓国拠点を巡る意思決定によるところが大きい。もちろん、そこには米韓FTAによる乗用車関税撤廃も考慮に入っていたのであろうが、主目的は韓国拠点の生産下支えであろう。両社の今後の対米輸出もまた、両社の戦略次第である。ちなみに、各韓国メディア報道によると、2019年がローグの委託生産契約終了年に当たるため、ルノーサムスン自動車は代替モデルの委託生産についてルノーに協力要請している模様である。ただし、新たな米国向けモデルの生産構想は報じられておらず、もしそうであれば、ルノーサムスン自動車の対米輸出は2020年に激減を余儀なくされよう。

他方、現代・起亜自動車の対米輸出はなぜさほど増加しなかったのだろうか。その理由として、現代・起亜自動車が完成車輸出の米国現地生産への代替を進めたことと、米国市場での両社の販売台数²の伸びが鈍化したことの2点が挙げられる。前者については、現代自動車は2005年にアラバマ州で、起亜自動車は2009年にジョージア州で、それぞれ米国現地生産を開始した。さらに、起亜自動車は2016年にメキシコでの生産を開始、生産の一定量に対米輸出している。そのため、もともと、韓国からの対米輸出が増加しにくい構造にあった。後者については、韓米FTA発効前の局面で上昇していた現代・起亜自動車の販売シェアが韓米FTA発効後はかえって漸減傾向に転じ、販売台数も伸び悩んでしまった³。米国市場での販売不振の原因としては、2012年に発生した燃費表示問題によりブランドイメージが毀損したことや、市場全体が乗用車から小型トラック（ピックアップトラック、SUVなど）にシフトする中で、両社による魅力的な小型トラックモデルの市場投入が遅れてしまったことが挙げられる。

(2)米国からの牛肉輸入が増加する中で国内生産基盤を維持

韓米FTA発効による打撃が予想されたのが農業、特に牛肉生産だった。もともと40%だった韓国の米国産牛肉関税率はFTA発効とともに毎年、段階的に引き下げられ、2026年に撤廃されることとなっている。2019年の関税率は18.6%と、すでに発効前の半分以上の水準になっている。

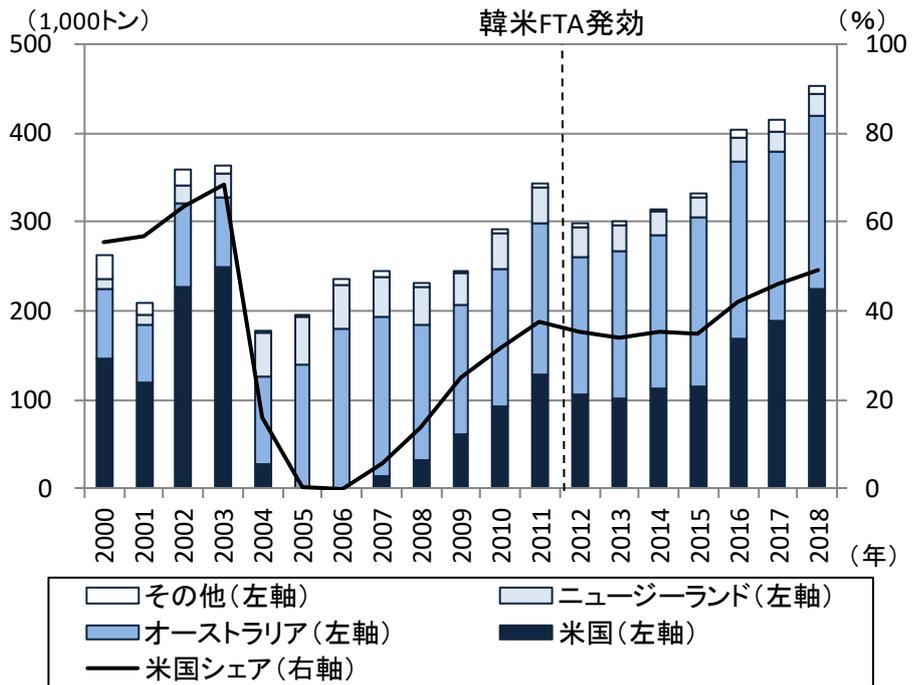
2000年代前半に韓国で人気を博していた米国産牛肉は米国でのBSE発生により一時、輸入が禁止された（図2）。米国産牛肉の需要を代替したのが豪州産牛肉であった。米国産牛肉の輸入がかつての水準に戻ってきたのは2016年以降である。韓米FTAによる関税引き下げとともに、BSE懸念の後退、米国産牛肉に対する積極的な販売促進活動が奏功したためである。ちなみに、豪州産牛肉も2014年に韓豪FTAが発効し、豪州産牛肉の輸入関税が段階的

に引き下げられていることもあり、輸入は増加基調にある。

韓米 FTA で韓国国内の養牛農家の事業環境は大きく変化した。農家数（農場数）は減少に拍車がかかった（図3）。特に、飼育頭数 20 頭未満の零細農家を中心に、米国、豪州といった畜産大国との FTA を契機に畜産業の将来性に見切りを付けて廃業する動きが広がった。韓国政府が一定の条件を満たした場合に廃業支援金を支給する制度を設けたことも廃業を促進した。ただし、廃業したのは零細農家であり、飼育頭数 100 頭以上の大規模農家の数は韓米 FTA 発効後も増加している。つまり、養牛農家の集約化、大規模化が進んだわけである。これは、畜産業の競争力向上を目指す韓国政府が望んだ方向性とも一致している。実際、農家数（農場数）の大幅な減少にもかかわらず、韓牛・肉牛⁴の飼育頭数は韓米 FTA 発効後も減少しておらず、2019年第2四半期には過去最高を更新している。

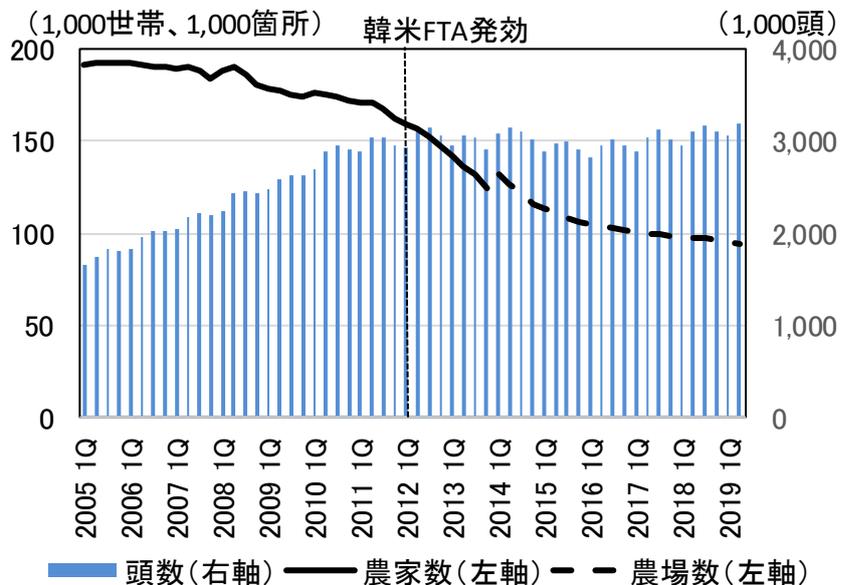
今後についてはどうであろうか。政府系シンクタンクの韓国農村経済研究院は2028年までの牛肉需給展

図2 韓国の国別牛肉輸入量の推移



注：対象は韓国独自の品目分類であるMTI022110。
出所：韓国貿易協会データベースより作成

図3 韓牛・肉牛の農家数（農場数）・飼育頭数（四半期ベース）



注：折れ線グラフは2013年第4四半期以前と2014年第1四半期以降で非連続。
出所：統計庁「家畜動向調査」

望を公表している⁵。それによると「2020年以降、牛肉輸入は関税率低下、輸出国の生産量増加などの影響で着実に増加すると予想される」としている。その一方で、国内生産量も増加を見込んでおり、牛肉自給率は2011年42.8%から2018年には36.4%に低下したものの、2028年は36.9%とほぼ横ばいで推移すると予想している。国民1人当たり牛肉消費量が増加し、国内市場が拡大する分を国産牛肉、輸入牛肉が分け合うとみている訳である。実際に、韓国国民の「韓牛信仰」には根強いものがある。この見通しどおりであれば、米国産（および豪州産）牛肉の関税が撤廃されても国内畜産業の生産基盤は十分に保たれよう。

3. 韓米 FTA 改定による影響は軽微

2017年1月にトランプ政権が発足して以降、米国側は韓米FTAへの不満を表明してきた。米国通商代表部（USTR）は同年3月に発表した通商政策に関する年次報告書⁶で、「オバマ政権で実現された最大の貿易協定である韓国とのFTAは対韓貿易赤字の劇的な増加を伴った。（中略）いうまでもなく、これは米国国民が協定に期待した結果ではない」と結論付けた。さらに、トランプ大統領は同年4月27日のロイター通信とのインタビュー⁷で、「米韓FTAはひどい協定だ。再交渉するか終了することになろう」と述べた。その後、同年7月12日にUSTRは韓米FTA改定に向けた協議を韓国に正式要請した⁸。これを受けて韓国側は同年10月4日、韓米FTA改定交渉開始のための国内手続きに入ることを決定した⁹。韓国が改定交渉開始に応じた大きな理由として、改定交渉に応じなかった場合には米国が韓米FTAを破棄する可能性が高いと韓国側が判断したことが挙げられる。さらに、当時、北朝鮮の核問題が深刻化しており、米国との同盟関係の一層の強化が必要であったことも後押しした。

韓米FTA改定交渉は2018年1月に開始し、早くも3月下旬に原則的合意が成立した。合意内容は両国政府から別々に発表されたが、その骨子は後述する為替に関する項目を除き、ほぼ同一であった¹⁰。改定箇所の中で特に注目されるのが米国側の関心が強かった自動車と、韓国側が関心を持っていたISDS（投資家対国家の紛争解決）条項であろう¹¹。自動車分野については主に次の点が改定された。①米国の貨物車の関税（25%）撤廃時期を20年間延期し、2041年とする、②韓国の米国車輸入に関して、米国・連邦自動車安全基準（FMVSS）を満たした車両をメーカーごとに年間5万台（改定前は2万5,000台）まで韓国自動車安全基準（KMVSS）を充足しているものとみなす。他方、ISDSについては、他の投資協定を通じてISDSの手続きが進められている場合には韓米FTAを通じてのISDSの手続きを認めないなど、ISDSの濫訴を防ぐ内容が盛り込まれた。改定韓米FTAはその後、2018年9月3日に改定条文¹²が公表され、9月24日に署名、2019年1月1日に発効した。

改定内容は韓国側の立場でどう評価すべきであろうか。韓国政府は改定交渉合意直後のプレスリリースで「今回の改定交渉妥結について政府はコアのセンシティブ分野で我々の立場

を貫徹し、自動車分野では必要な水準で名分を与え、実利を確保した」と総評した¹³。これは決して自画自賛とみるべきではなく、かなりの程度、正当な評価であろう。当初、韓国側が危惧した農業分野での追加的な市場開放や米国の乗用車輸入関税再賦課などは改定内容に盛り込まれなかった。改定範囲をできるだけ抑えるべく、短期決戦での交渉決着を目指した韓国側の戦略が奏功したともいえよう。

さらに、前述の自動車分野の主要改定内容についても、第一に、米国の貨物車関税撤廃時期の延期に関しては、韓国の対米貨物車輸出実績はほぼ皆無で、また、焦点のピックアップトラックについて韓国メーカーはほとんど生産すらしておらず、当初の協定どおりに米国の関税が撤廃されても対米輸出は容易ではなかったであろう¹⁴。第二に、自動車安全基準の緩和についても、2017年時点で米国産自動車を最も多く対韓輸出したBMWですら輸出台数は8,323台と、改定前の上限の2万5,000台をかなり下回る水準にとどまっており、今後しばらくは2万5,000台を超えて対韓輸出するメーカーが現れることは想像しにくい。つまり、韓国は上の2点で形の上では米国に譲歩したものの、改定による影響はほとんど受けないといえる。他方、ISDSについて韓国政府は同じプレスリリースの中で「投資家の訴訟濫用の防止、政府の正当な政策の権限などを（改定協定に）反映し、（以下省略）」と述べている。これはこれで正しいのであろうが、過去を振り返ってみると韓米FTAに基づいて韓国政府が訴えられたのはサムスン物産と第一毛織の合併を巡って米国系ヘッジファンドのエリオットなどが国際仲裁に提訴した案件のみである。つまり、もともと米国企業が韓国政府を訴えるケースが少なく、濫訴が問題化する可能性は低かったといえよう。

4. 鉄鋼数量割当規制受け入れは裏目に

韓米FTA改定交渉に並行して行われたのが米国の鉄鋼輸入に関する協議である。これは米国通商拡大法232条に基づく鉄鋼関税（25%）賦課に関するもので、韓国産鉄鋼を同関税の適用免除とする代わりに輸入割当を設けることで両国が合意したことが改定FTA交渉原則的合意と同時に発表された。輸入割当は2015～17年平均の対韓輸入量（383万トン）の70%（268万トン）に該当する数量で、鉄鋼54品目ごとに四半期別に割当量が設定された。韓国政府は「免除の早期確定で25%の追加関税なしに2017年の対米輸出（362万トン）の74%相当の規模に該当する輸出量を確保することで、我が国企業の対米輸出の不確実性を取り除いたものと評価される」とその意義を総括した¹⁵。また、一部の韓国経済紙が合意発表直後の社説で「25%の鉄鋼関税を回避できたことはよかった」「鉄鋼を守るために自動車を差し出したとの評価が出ている」（「ファイナンシャルニュース」、2018年3月26日、電子版¹⁶）、「韓国産鉄鋼に関税爆弾を賦課しない代わりに、韓米FTA交渉で米国産自動車輸入に対する安全基準を緩和した」（「毎日経済新聞」、2018年3月27日、電子版¹⁷）と述べるなど、自動車で米国に譲歩したものの鉄鋼では実利を得たとして評価する見方すらあった。

しかし、その後、日本をはじめ多くの国が数量割当規制受け入れに追随しなかったこともあり、米国の主要鉄鋼輸入国の中で韓国からの鉄鋼輸入の不振が際立つたこととなってしまった（表 2）。これは数量規制を受け入れたことが失敗であったことを示したものと見えよう。また、割当量の個別企業への配分を巡って韓国国内で混乱もあるようである。なお、特に影響が大きかった油井管では、韓国メーカーが米国に工場を新増設する動きも伝えられている。

ついで、為替に関する扱いについては米韓で見解に微妙な違いがあった。原則的合意を受けた両国の発表では、韓国側の発表には為替に関する記述がなかった半面で、USTR は韓米 FTA 改定内容、韓国からの鉄鋼輸入とともに、為替について言及した¹⁸。その骨子は「米国・財務省は韓国・企画財政部と為替について協議」「競争的な通貨切り下げと人為的な為替操作を禁止する条項で合意」というものであった。すると、

韓国・企画財政部¹⁹は「企画財政部はこの間、為替報告書などを含め、為替分野の 이슈ーについて IMF および米国・財務部などと随時協議してきた」「この協議は、事実上妥結した韓米 FTA 改定交渉とは別に、両国の財務当局、IMF などと議論中」とし、為替政策について協議はしたものの合意はしていないとするコメントを発表した。さらに、ホワイトハウスが改定韓米 FTA 署名時に為替に関して言及²⁰したことを受け、聯合ニュースが「韓米両国が韓米 FTA 署名時に、韓国が不公正な為替介入を行わないとことについて『了解 (understanding)』した事実が後になってから明らかになった」²¹と報じると、企画財政部は「韓米 FTA 協定文に為替レート関連条項は含まれておらず、為替レートの 이슈ーに関連し、米国と書面・口頭による合意をしていない」「参考までに、2018 年 10 月 1 日に妥結した USMCA は、協定文の本文に 6 ページにわたる為替レートに関連した章を含んでいる」と発表し、NAFTA の後継である USMCA とは異なり為替政策に関する合意がないことを韓国側が勝ち取った交渉成果であることを暗に示唆した²²。

その一方で、企画財政部は 2018 年 5 月 17 日に「為替政策透明性向上方案」²³を発表している。骨子は、韓国は OECD 加盟国の中で唯一、外国為替市場介入実績を公表していなかったが、今後は為替市場介入実績（買入れ額から売却額を控除した純取引額）を公表する、

表2 米国の国別鉄鋼輸入額(2018年)

単位: 100万ドル、%

順位	国名	輸入額	前年比
1	中国	14,903	13.4
2	カナダ	10,346	11.8
3	メキシコ	7,521	19.1
4	韓国	3,763	△ 6.3
5	ブラジル	3,500	7.6
6	ドイツ	3,293	10.4
7	ロシア	3,194	12.7
8	日本	3,034	△ 1.5
9	イタリア	1,723	7.1
10	インド	1,663	△ 11.5
世界計(その他の国を含む)		74,409	9.4

注1: HS72とHS73の合計。ただし、HS72、HS73のうちの一部は通商拡大法232条の対象に含まれない。

注2: 数量ベースでなく金額ベースである点に留意が必要。

出所: UN Comtradeより作成

というものである。同方案は「国内の為替市場の成熟度、経済状況などを考慮し、IMF など国際社会との合意、国内専門家および市場参加者の意見収集を経て策定」としている。米国との関係では、米国から外国為替市場介入実績公表の要請を受けてきたことが書かれているが、米国と合意したという記述はない。米国財務省が「為替報告」²⁴で韓国を「監視リスト」に入れていることもあり、韓国としては為替政策の透明性を高めざるを得なかった事情がうかがえる。確かに、改定韓米 FTA には付帯条項としての為替条項は認められないものの、合意が FTA 協定の枠内か枠外か、さらには合意があったのかなかったのかといったこと自体は必ずしも大きな意味合いを持たないともいえよう。

5. おわりに

韓米 FTA 発効後に韓国の対米貿易黒字は一旦、急増したが、その後、減少に転じた。貿易黒字の急増は在韓外資系自動車メーカーの生き残り策としての対米輸出、その後の貿易赤字の減少は資源価格の上昇や半導体市況の盛り上がりによるところが大きく、いずれも関税撤廃などの FTA 発効効果が主要因とは言い難い。このような動きは、貿易収支の動向で FTA 効果を評価することの無意味さを傍証しているといえよう。

韓米 FTA 発効後の韓国の畜産業の動向は示唆に富んでいる。韓国の養牛業は韓米 FTA 発効の影響を確実に受けたが、決して悪影響のみではなかった。生産規模の大型化は競争力を高める方向に作用したと評価すべきであろう。ただし、我が国が和牛を世界的なブランドとして育成し、輸出で成果を挙げつつあるのに対し、韓国の場合、輸出実績はかなり限定的であり、将来起こるであろう国内市場の成熟化に備えるためにも輸出拡大が今後の課題である。

韓米 FTA 改定は形の上では米国に譲歩したものの、実質的にはこれといった悪影響もなかった。改定交渉前に危惧されたさまざまな懸念材料を短期間の交渉で払拭できたことは評価すべきであろう。しかしながら、同時に交渉が決着した鉄鋼交渉で数量割当規制を受け入れたことは、WTO 協定にそぐわないものであるのみならず、韓国の国益にもそぐわないものであり、禍根を残した。拙速とすらいえる鉄鋼交渉での妥協は我が国にとっても反面教師であろう。

¹ 対外経済政策研究院ほか（2011年8月5日）「韓・米 FTA 経済的効果再分析」（한・미 FTA 경제적 효과 재분석）

² 現代・起亜ブランド車を指し、現地生産車と韓国からの完成車輸出分の双方の合計をいう。

³ ちなみに、両社のウェブサイトによると、現代自動車・起亜自動車の米国市場での販売シェアは両社合計で、2005年の4.3%から2011年に8.9%に上昇してピークを付けた後、漸減傾向に転じ、2016年に8.2%、直近の2018年には7.3%となった。また、両社合計の米国市場での販売台数は2005年73.1

万台、2011年113.1万台、2016年142.3万台、2018年126.8万台となっている。

⁴ 「韓牛」は日本にとっての和牛に相当する韓国の在来牛、「肉牛」は韓牛・乳用牛以外の牛をそれぞれいう。

⁵ 韓国農村経済研究院「農業展望 2019：農業・農村の価値と機会、そして未来」（농업전망 2019：농업·농촌의 가치와 기회 그리고 미래）（2019年1月23日）（<http://www.krei.re.kr/krei/researchReportView.do?key=67&pageType=010101&biblioId=518626&pageUnit=10&searchCnd=all&searchKrd=&pageIndex=8&engView=>）（2019年8月27日アクセス）

⁶ USTR（2017年3月1日）“2017 Trade Policy Agenda and 2016 Annual Report of the President of the United States on the Trade Agreements Program”（<https://ustr.gov/sites/default/files/files/reports/2017/AnnualReport/AnnualReport2017.pdf>）（2019年8月27日アクセス）

⁷ Reuters（2017年4月28日）“Exclusive: Trump vows to fix or scrap South Korea trade deal, wants missile system payment”（<https://www.reuters.com/article/us-usa-trump-southkorea-exclusive/exclusive-trump-vows-to-fix-or-scrap-south-korea-trade-deal-wants-missile-system-payment-idUSKBN17U09M>）（2019年8月27日アクセス）

⁸ USTR（2017年7月12日）“USTR Calls a Special Session Under the U.S.-Korea Free Trade Agreement”（<https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2017/july/ustr-calls-special-session-under-us#>）（2019年8月27日アクセス）

⁹ 産業通商資源部（2017年10月5日）「第2回韓米 FTA 共同委員会特別会期結果」（제 2 차 한미 FTA 공동위원회 특별회기 결과）（https://www.fta.go.kr/webmodule/htsboard/template/read/fta_infoBoard_01_view.jsp?typeID=8&boardid=64&seqno=142322）（2019年8月27日アクセス）

¹⁰ 産業通商資源部（2018年3月26日）「韓米 FTA 改定交渉、原則的合意導出」（한미 FTA 개정협상, 원칙적 합의도출）（https://www.motie.go.kr/motie/ne/presse/press2/bbs/bbsView.do?bbs_seq_n=160287&bbs_cd_n=81）（2019年8月27日アクセス）

USTR（2018年3月28日）“New U.S. Trade Policy and National Security Outcomes with the Republic of Korea”（<https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/fact-sheets/2018/march/new-us-trade-policy-and-national>）（2019年8月27日アクセス）

¹¹ その他の改定項目の説明、改定韓米 FTA 署名直後の主要韓国紙の論調などについては、拙稿「2019年初に発効した改定米韓 FTA の影響は限定的か－改定米韓 FTA に対する韓国の見方－」（2019年2月13日、ジェトロ「地域・分析レポート」）を参照のこと。

<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2019/6107539e07dc0af1.html>（2019年8月27日アクセス）

¹² http://www.sice.oas.org/TPD/USA_KOR/Implementation/KORUS_Texts_Outcomes_e.pdf（2019年8月27日アクセス）

¹³ 産業通商資源部（2018年3月26日）「韓米 FTA 改定交渉、原則的合意導出」（한미 FTA 개정협상, 원칙적

本稿での考え方や意見は著者個人のもので、所属する団体のものではありません

© Nakasone Peace Institute 2019

합의도출) (https://www.motie.go.kr/motie/ne/presse/press2/bbs/bbsView.do?bbs_seq_n=160287&bbs_cd_n=81) (2019年8月27日アクセス)

¹⁴ ちなみに、「電子新聞」(2019年8月26日、電子版)は現代自動車のピックアップトラック米国市場投入計画について、「現代自動車が米国市場攻略のための初めての『ピックアップトラック』2021年現地生産を承認した」「当初、現代自動車は韓・米FTAにより韓国産ピックアップトラックに対する関税25%賦課が2021年に廃止されるものとみてピックアップトラック開発計画を立てた。しかし、FTA再交渉により関税賦課廃止が2041年まで20年延長された。事実上、韓国産ピックアップトラックの米国輸出が不可能になり、アラバマ工場を生産拠点を指定した」と報じている。

(<http://www.etnews.com/20190826000134>) (2019年8月27日アクセス)

¹⁵ 産業通商資源部(2018年3月26日)「韓米FTA改定交渉、原則的合意導出」(한미 FTA 개정협상, 원칙적

합의도출) (https://www.motie.go.kr/motie/ne/presse/press2/bbs/bbsView.do?bbs_seq_n=160287&bbs_cd_n=81) (2019年8月27日アクセス)

¹⁶ <http://www.fnnews.com/news/201803261702226052> (2019年8月27日アクセス)

¹⁷ <https://www.mk.co.kr/opinion/editorial/view/2018/03/193885/> (2019年8月27日アクセス)

¹⁸ USTR(2018年3月28日)“New U.S. Trade Policy and National Security Outcomes with the Republic of Korea”(<https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/fact-sheets/2018/march/new-us-trade-policy-and-national>) (2019年8月27日アクセス)

¹⁹ 企画財政部(2018年3月28日)「180328 聯合ニュース 『韓米FTA改定に為替政策関連の付加合意も含まれる』タイトル記事関連」(180328 연합뉴스-한미 FTA 개정에 환율정책 관련 부가합의도 포함 제하기사

관련) (http://www.moef.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?searchBbsId1=MOSFBBS_00000000029&searchNttId1=MOSF_000000000016468&menuNo=4010200) (2019年8月27日アクセス)

²⁰ White House(2018年9月24日)“Fact Sheets President Donald J. Trump is Fulfilling His Promise on the United States–Korea Free Trade Agreement and on National Security”

(<https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/president-donald-j-trump-fulfilling-promise-united-states-korea-free-trade-agreement-national-security/>) (2019年8月27日アクセス)

²¹ 「聯合ニュース」(2018年10月9日)「ホワイトハウス『米財務部・韓国政府、‘不公正な為替介入をしない’で了解』」(백악관 "美재무부-韓정부, '불공정 환율개입 않겠다'

양해) (<https://www.yna.co.kr/view/AKR20181008146000009?input=1195m>) (2019年8月27日アクセス)

²² 企画財政部(2018年10月9日)「2018.10.9. 聯合ニュース ホワイトハウス『米財務部・韓国政府、‘不公正な為替介入をしない’で了解』タイトル記事関連」(2018.10.9.

연합뉴스「백악관 "美재무부-韓정부, 불공정 환율개입 않겠다" 양해」제하 기사

관련) (http://www.moef.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?searchBbsId1=MOSFBBS_00000000029&searchNttId1=MOSF_000000000019562&menuNo=4010200) (2019年8月27日アクセス)

²³ 企画財政部(2018年5月17日)「為替政策透明性向上方案」(외환정책 투명성 제고

방안) (http://www.moef.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?searchBbsId1=MOSFBBS_00000000028&searchNttId1=MOSF_000000000017357&menuNo=4010100) (2019年8月27日アクセス)

²⁴ 最新版は、U.S. Department of the Treasury Office on International Affairs (2019年5月28日)

“Macroeconomic and Foreign Exchange Policies of Major Trading Partners of the United States”

([https://home.treasury.gov/system/files/206/2019-05-28-May-2019-FX-](https://home.treasury.gov/system/files/206/2019-05-28-May-2019-FX-Report.pdf#search=%27Macroeconomic+and+Foreign+Exchange%27)

[Report.pdf#search=%27Macroeconomic+and+Foreign+Exchange%27](https://home.treasury.gov/system/files/206/2019-05-28-May-2019-FX-Report.pdf#search=%27Macroeconomic+and+Foreign+Exchange%27)) (2019年8月27日アクセス)