

3・2 WTO(世界貿易機関)

WTO(World Trade Organization:世界貿易機関)はモノやサービスの貿易の自由化を図る多国間協定を実施するため、平成 7(1995)年に設立された国際機関である(本部:ジュネーブ)。

WTO が管轄している協定には、関税の引下げなどによってモノ(物品)の自由貿易を促進するための GATT(関税及び貿易に関する一般協定)やサービス産業における自由化を促進するための GATS(サービス貿易に関する一般協定)などが含まれており、海運は GATS 適用を目指す業種の一つとして自由化交渉が進められてきた。

しかしながら海運は、平成 7(1995)年までのウルグアイラウンド(ラウンドは「多角的通商交渉」の意)やその後平成 8(1996)年まで続けられた継続交渉(NGMTS)にもかかわらず、自国海運の自由化に消極的な米国が最後まで自由化約束の提出を拒み続け、更には交渉の打ち切りを強く主張したため、海運自由化交渉は次期ラウンドまで先送りになっていた。このため、海運はサービス産業の中でこれまで唯一自由化に関する合意が成立しておらず、GATS の対象外業種となっている。

外航海運業はかねてより海運自由の原則の下で世界的に自由化が進展している分野ではあるが、一層の自由化が望まれる国々も依然として存在している。当協会としては、外航海運が世界貿易の持続的発展を支援していく上でも、最恵国待遇や内国民待遇などの GATS 諸原則が早期に外航海運分野に適用され、公正な市場開放が多角的枠組みの下で保証されていくことが重要であると考えている。

3・2・1 ドーハ・ラウンドの最近の動き

(1) ドーハ・ラウンドの全体の動き

平成 13(2001)年 11 月のドーハ閣僚会議で交渉が開始された世界貿易機関(WTO)新ラウンド(ドーハ開発アジェンダ:DDA)は複数の交渉分野での一括受諾を目指しているが、DDA は多数の交渉分野を抱えていることや、加盟国が増大したことなどにより、交渉は難航し、長期化している。

平成 20(2008)年 7 月の閣僚会議(ジュネーブ)では、農業・NAMA(非農産物)のモダリティ*1 合意形成に向けて一時は急速に議論が進んだものの、農業分野の途上国向け特別セーフガードを巡り、

米国とインド等途上国との間で意見が対立したため、交渉は決裂した(米国が特に新興途上国に対して更なる自由化を求めていることについて、途上国は反発しており、交渉が膠着している)。

***1:モダリティ**

(1)市場アクセス(関税削減等)(2)国内支持(国内農業助成金)(3)輸出に関する規律—などについて、WTO(世界貿易機関)加盟国間で共通に適用される大枠ルール

(2) サービス自由化交渉の動き

現在のサービス貿易自由化交渉は平成 12(2000)年 1 月に開始され、平成 13(2001)年 11 月よりドーハ・ラウンドの一分野として交渉が行なわれており、海運を含むサービスの自由化約束は、「一括受諾(シングル・アンダーテキング)」の一部として、農業分野や NAMA とともに約束・バインドされることになっている。同自由化交渉は、リクエスト(自由化要求)・オファー(自由化約束)方式*2 により進められ、平成 12(2000)年の交渉開始より、二国間協議を通じてリクエスト・オファー交渉が行われてきたが、平成 17(2005)年の香港閣僚宣言に従い、リクエストする側もされる側も複数国となるプルリ交渉が行なわれている。

海運分野については、平成 19(2007)年 7 月、わが国のイニシアチブにより海運自由化に関心が高い WTO 加盟国間で交渉促進のための意見交換を行う場として「海運フレンズ」*3 が設置され、以降、サービス貿易理事会等の各種会合(サービスクラスター会合)のタイミングに合わせて、海運フレンズ会合が開催されている。

***2:リクエスト・オファー方式**

WTO サービス交渉においては、各国が相互に自由化の要求を行い(リクエスト)、各国は要求に応じることが可能な案件を提示し(オファー)、最終的に最恵国待遇原則の下、二国間の合意内容が全加盟国に適用される方式(リクエスト・オファー方式)を採用している。

***3:海運フレンズ加盟国(2011 年 3 月現在)**

豪州、カナダ、中国、EC、香港、アイスランド、日本(議長国)、韓国、メキシコ、ニュージーランド、ノルウェー、パナマ、スイス、台湾

3・2・2 WTO 加盟状況

平成 21(2009)年 9 月現在、WTO 加盟国数は 153 カ国・地域(アジア地域からは 22 カ国・地域)、加盟交渉中の国は 29 カ国となっている。