

1999年度厚生科学研究費補助金（生活安全総合研究事業）

総括研究報告書

廃棄物の減量化およびリサイクル推進手法
としてのEPR政策の費用効果分析および
国際貿易への影響に関する研究
(H10-生活-042)

研究者 山口 光 恒

慶應義塾大学経済学部 教授

EPR政策と貿易への影響

慶應義塾大学経済学部
教授 山口光恒

はじめに

1、自由貿易と環境保護を巡る論点

- 1) 環境保護を目的とした政府による貿易措置の合法性 (GATT 20条)
- 2) 環境保護目的の課税・規制と内国民待遇問題 (GATT 3条)
- 3) 環境規制・基準の貿易への影響 (TBT協定)
- 4) 自由貿易と環境保護の経済的関係

2、GATT及びTBT協定と環境保護

- 1) 環境保護を目的とした貿易措置とGATT 20条
- 2) 環境保護目的の課税・規制とGATT 3条
- 3) 国内環境基準とTBT協定

3、貿易と環境 (ケーススタディ)

- 1) マスキー基準採択と欧米からの乗用車輸入
- 2) EUの廃電気・電子製品指令案と貿易問題 (日・米の対応)
 - a) EUの廃電気・電子製品指令草案成立の経緯
 - b) 米国の動き
 - c) 日本の動き
- 3) 自動車規制強化と貿易問題 (温暖化対策)
 - a) わが国自動車燃費規制に対する米国及び欧州からのクレーム
 - b) トップランナー方式と輸入車への影響
- 4) 同種の産品と内国民待遇 (GATT 3条)

4、わが国のEPR政策と貿易問題

- 1) GATT 3条 (内国民待遇)
- 2) TBT協定 (2条)

5、自動車燃費規制 (トップランナー方式再論)

EPR政策と貿易への影響

慶應義塾大学経済学部
教授 山口光恒

はじめに

欧州で始まった廃棄物問題へのEPR政策（拡大生産者責任政策）の適用はわが国に波及し、対象も包装廃棄物から廃家電に広がっている。1994年以降OECDで検討されてきたEPRは、専ら地方自治体が処理責任を負う一般廃棄物を対象としてきたが、ここに来て欧州では生産者によるテークバックという考え方が自動車にまで広がりを見せている。このように対象が拡大するに連れ、ある国でのEPR政策の採用が、当該国への他国製品の参入障害になるおそれが強まってくる。即ち自由貿易と環境保護の間に緊張関係が生じてくる。本稿ではこの点に焦点を当てて検討する¹。

1、自由貿易と環境保護を巡る論点

自由貿易と環境保護が両立するか、或いはトレードオフの関係にあるのかを巡っては、ここ10年ばかりGATT/WTOやOECDの大きなテーマになっている。しかしこの内容を仔細に見ると、論点はおよそ下記のように区分できる。

1) 環境保護を目的とした政府による貿易措置の合法性（GATT 20条）

WTO（世界貿易機関）／GATT（関税及び貿易に関する一般協定）体制では、政府による貿易数量制限は一般的に禁止されている（GATT 11条）。但し、同20条に一般的例外規定があり、一定の条件の下では人、動植物の生命・健康の保護に必要な措置や、有限天然資源の保存のための貿易制限措置は認められる。具体的には、政府による輸入禁止・制限措置がGATT 20条の例外措置として認定されるか否かで、ここでの典型的な例は輸出国の環境基準が緩いことを理由にした輸入禁止・制限措置をとることの是非である。

輸入禁止・制限は、一方的措置の場合と国際環境協定（例、モントリオール議定書など）で認められる措置との二種類あるが、このうち特に国際環境協定上の貿易措置とGATT条文との整合性の問題は現在のホット・イシューである。

2) 環境保護目的の課税・規制と内国民待遇問題（GATT 3条）

GATT 3条では課税及び法令・要件に関し、輸入品が同種の国内産品に比べて不利にならないよう定めている（内国民待遇）。環境保護のための課税や、環境法規に違反した場合の罰金が、この条文違反であるかどうかという点がここでの問題である。具体例としては、米国の高燃費車税及びCAFE規制（Corporate Average Fuel Economy Regulation）が実質的に欧州車の対米輸出に対する貿易障害になるとして、

¹ EPRと貿易への影響という点については、1998年5月にヘルシンキで開催されたOECDのワークショップで包装廃棄物に焦点を当てて報告した。M. Yamaguchi, "On international trade and Extended Producer Responsibility", a paper presented to the OECD Helsinki workshop in May 11-13, 1998

EC（欧州共同体）と米国がGATTパネルで争ったケースがあげられる（前者は米国勝訴、後者はEC勝訴）。

3) 環境規制・基準の貿易への影響（TBT協定）

国内環境規制が結果として輸入障害になる場合の扱いである。現に1999年4月に施行された日本の省エネ法強化（エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律）に伴う自動車の燃費規制強化については、日本政府のWTOへの通報に対し、EUと米国からTBT協定（貿易の技術的障害に関する協定）に基づく政府間協議の申し入れがあった。省エネ法強化は貿易制限の意図は全くなく、京都議定書で定められた温室効果ガス削減（2008年から2012年の間の年平均排出量を1990年対比6%削減）義務達成の手段であったが、この中の燃費基準強化が欧米からの自動車輸入の障害になるおそれがあるとして、協議申し入れがあったものである。これは自動車の燃費に関する問題であるが、わが国のEPR政策適用の貿易への影響については、主としてこのTBT協定との関係が問題になる。尚、TBT協定の対象は規制（法規）と基準（スタンダード）で、後者は任意の規格（例えばISO規格のようなもの）を指すが、わが国のEPRの法制化の経験から、本稿では前者を対象に検討する。

4) 自由貿易と環境保護の経済的関係

これは、自由貿易の推進が環境保護のためにプラスかマイナスかを巡る論議である。例えば、木材の自由貿易を認めることが輸出国の森林乱伐につながるのではないかと、反対に、自由貿易により途上国が豊かになることで従来以上に環境への関心が高まり、環境に配慮する余裕が出るのではないかとといった議論である。

以上自由貿易と環境保護がどのような局面で問題となるかについて整理した。1)の典型は相手国の環境規制を理由とした政府による輸入禁止・制限問題、2)及び3)は国内環境政策が結果として貿易障害になる問題、4)は純粋に経済的問題である。このうち2)と3)の相違であるが、2)は同種の製品に対して内国民待遇が満たされているかどうかという問題、3)は内国民待遇問題と同時に、たとえこれが満たされる場合であっても、環境規制が貿易障害になるという問題である。上記の中、本稿の対象であるEPR政策と最も関係が深いのは2)及び3)であるが、将来的に1)もあり得ないことではない（例えば、相手国の廃棄物政策を理由に貿易措置をとるケース）。こうした観点から、まずこの3つのケースにつき検討し、次に日本及び外国の（EPRを含む）環境政策と貿易の関係につきケーススタディを行う。次いで、わが国を中心にEPR政策と貿易とのコンフリクトの可能性を検討し、最後に、EPRとは外れるが、もう一つの問題であるわが国の自動車燃費規制につき考察する。

2、GATT及びTBT協定と環境保護

以下では上記の1) から3) につきもう少し詳細に検討する²。

1) 環境保護を目的とした貿易措置³とGATT 20条

既述の通りGATT 20条では、人、動植物の生命・健康の保護に必要な貿易措置や、有限天然資源の保存のための貿易措置が認められる場合がある。この条文の解釈を巡って法的には種々問題があるが、本稿との関係で特に問題になるのは、この条文が輸入産品そのものの性状ではなく、当該産品の製造中にも適用されるかどうかという点である。即ち、産品はクリーンであるが、製造工程が自国の基準に合致しない（ダーティな）産品の輸入禁止が認められるかという問題で、これがいわゆるPPM (Processes and Production Methods) 問題（或いは域外適用問題）といわれているものである。

1991年8月、GATTパネルは後にマグロ事件 (Tuna Case) と呼ばれる問題に対して重要な判断を下した。内容詳細は省略するが、結論は、輸入するマグロ自体の性状ではなく、その公海上での捕獲方法が米国の国内法に違反することを理由に、メキシコからのマグロの輸入を禁止した米国の措置を、GATT上違法としたのである⁴。このケースは偶々マグロの捕獲方法が争点であったが、この意味するところは、相手国の環境基準（輸入品の製造中の環境規制）が自国より緩いことを理由に、当該製品の輸入禁止措置は採ってはならないと言うことである。しかるに1998年秋、この状況に影響を与える判断が出された。エビの（性状ではなく）捕獲方法を理由とした米国の輸入禁止措置につき、GATTパネルはマグロ事件と同じく捕獲方法（PPM）を理由にした米国の措置を認められないとした。これに対し、GATT上級委員会では、結論こそ（差別待遇を理由に）米国敗訴であるが、途中経過において、米国の措置は有限天然資源保存のための措置と認められるとした⁵。上級委員会の判断は一般的結論ではなく、今後もケース毎に判断が必要ではあるが、状況によっては今後相手国の環境基準と自国の環境基準との相違を理由にした輸入禁止措置が許容される可能性を秘めたものである⁶。

これをEPRにあてはめるとどうなるか。最も極端な例を想像すると、EPR政策を採用していない国からEPR採用国への、EPR対象産品の輸入禁止と言うことである。常識では理解が困難であろうが、マグロやエビの輸入禁止措置をとった米国の論理を辿ると、このような結果も考えられると言うことである（勿論、この措置が他のGATT加盟国に対して不当に差別的であってはならず、偽装された貿易制限であってはならないとの条件

² 尚、GATTは1995年1月に設立されたWTO協定の中の一部を構成しており、本文でGATTという場合はこれを指す

³ 厳密に言うとGATT 20条には「環境」保護のための例外規定との表現はない。正確には本文中にあるように、動植物の生命・健康や有限天然資源の保存のための貿易措置が正しい。

⁴ PPM及びマグロ事件については、山口光恒「自由貿易と環境保護」国際問題 No. 410 1994年5月 日本国際問題研究所 参照

⁵ パネルの報告についてはWTO, "United States - Import prohibition of certain shrimp and shrimp products, Report of the Panel", WTO/DS58/R, 15 May 1998、上級委員会の判断についてはWTO, "United States - Import prohibition of certain shrimp and shrimp products, Report of the Appellate Body", WTO/DS58/AS/R, 12 October 1998 参照

⁶ この辺りは法的に極めて興味深いところであるが、筆者の専門外であること、それに本稿の目的とは無関係なことから、これ以上深入りしない。

付きである)。

2) 環境保護目的の課税・規制とGATT3条

ここでのポイントは、環境保護のための各種国内規制が内国民待遇に違反しているかどうか(即ち輸入製品に対して差別的かどうか)という点である。もっとも、下記に述べる米・欧間の争いの事例は環境保護を目的にしたかどうかというよりも、国内産品保護か否かを巡って争われたものである。しかし下記の例を振り返ることで、環境保護目的の税や規制と輸入品差別の関係が浮かび上がる。

具体例を見よう。第1は高燃費車税である。アメリカは1ガロンあたり22.5マイル以下の高燃費車に税を課していた(Gas guzzler tax)が、高燃費車の対米輸出が多いECはこれを欧州車に対する差別とみなし、パネルで米国と争った。その根拠は燃費が違っていても全ての自動車は同種の産品であり、燃費によって課税上の区別があるのは不当だと言うものである。GATT3条では同種の産品と認められると(20条による例外に該当しない限り)高燃費車税はGATT違反とされる。しかし、パネルはこれを同種の産品とは認めずECの主張を退けた。

次にCAFE規制の例である。CAFE規制は自動車メーカー及び輸入業者に対してメーカー毎の平均燃費を一定レベル以下とすることを義務づけ(1985年モデルについては1ガロンあたり27.5マイル)、これを遵守できない違反者に罰金を課するという規制である。規制によれば、国産車間での平均、外国産車間での平均は可能だが(但し同一メーカー毎に限る)、国産車、外国産車間での平均はできない。これによって、国産車(米国車)と外国産車が同じ燃費であっても、米国車はより燃費の良い自社の車と平均化することによって、それがやりにくい欧州車に比べて罰金面で有利になる可能性がある。パネルではこうした理由を挙げて同種の産品であるはずの国産車と外国産車を差別するものであるとして、GATT3条違反とした(但しこの判断は後述の通り採択はされず、現在もこの規制は実施されている)⁷。

3) 国内環境基準とTBT協定

既述の通りTBT協定上強制基準(レギュレーション)と任意規格(スタンダード)では扱いが異なる。前者は法令・規制を指し、後者はISOの規格や環境ラベルなど参加が任意のものを指す。EPRは法令により実施される場合が多いと思われるので、ここでは前者についてのみ考察する。

各国の技術的な基準・規制や任意規格が事実上非関税障害になることがあり、こうしたことを排除する目的で1979年にTBT協定が締結された。このための原則として、当

⁷ 高燃費車税及びCAFE規制については、道垣内正人「米国の自動車に対する課税制度(DS31/R、1994年10月11日パネル報告)」(財)国際貿易投資研究所 ガットの紛争処理に関する調査、調査報告書V 平成7年3月 136-156頁 参照。尚、燃費の悪い車については「高燃費車」という言葉は通常使わないが、本稿では道垣内の呼称に従ってこのように呼ぶこととする。

該規制が貿易制限を意図してはならないこと、規制自体が不必要な貿易障害をもたらさないようにすること、それに同種の製品についての内国民待遇などが規定されている（2条）。具体的には、加盟国は関連する国際基準があれば特段の理由がない限りそれを採用すべきであるとしつつ、国防、人の健康・安全、環境保護等についてはこれと異なる基準の採用が可能としている（ここではGATTと異なり「環境保護」が人の安全と同格に扱われている点に注意）。但し、その程度は特定目的（例えば環境保護）のための規制が、そうした規制を実施しなかった場合に生じるであろうリスクを考慮に入れた上で、不必要に貿易制限的になってはならぬとした。更に、リスクの評価に際しては、入手可能な科学・技術情報、製品の最終用途等を考慮すべしとしている。これらの規定はウルグアイラウンドの結果改正されたもので、特定目的（例えば環境保護）のためのある国独自の規制は認めるものの、その効果と貿易面でのマイナスを比較考量する必要を説いたもので、規制がただ厳しければよいとはしていない。また、恣意的な規制を排すると共に、同一製品であっても最終用途により扱いが異なる可能性があるということである。これに加え、加盟国は他の加盟国の要請があれば上記に照らして規制の正当性を説明せねばならない。この他、国際的な基準が無いような場合の他の加盟国への事前通報の義務とその手続きも規定している。

TBT協定にこのような規定が導入された背景として、筆者は前述のマグロ事件を契機とした環境保護団体のGATTに対する一斉攻撃があったのではないかと推測している。自国の基準より緩い基準の下で製造された製品の輸入制限・禁止措置がGATT違反とされたことに対して主として先進国のNGOが一斉に反発し、GATTに対する攻撃を開始した。曰く、GATTはそもそも自由貿易推進のための機関であるから貿易寄りである、国際環境機関を設立すべきである、GATTパネルに環境の専門家がない、パネルの判断は先進国の環境基準引き下げにつながるものである、等々。また、当時は温暖化問題が脚光をあび、オゾン層破壊が目に見えて進むという具合に、世界的に環境問題に対する関心が高まり、廃棄物問題も切迫した状況となり、世界中で新たな環境規制が陸続と採択されつつあった。このこと自体は好ましい動きではあるが、これを放置しておくで先進国で規制が益々厳しくなり、途上国からの輸出に重大な支障が生ずるおそれもある。ひいては自由貿易体制そのものにも影響が及びかねない。こうした状況の中で、自由貿易と環境保護の両立をはかる目的で上記のTBT協定改正が提案され、WTO発足と同時に実施されたものであろう。

もう1点見逃せないのは、規制の対象が製品の性状のみならず、限定的ではあるがその製造方法（PPM）にも広がったことである⁸。限定的という意味は、定義に --- **product characteristics or their related processes and production methods** --- とある通り、製品の

⁸ 改正後のTBT協定付録1の定義によると、強制基準（規制）として、Documents which lays down product characteristics or their related processes and production methods, ----, with which compliance is mandatory. とある（下線筆者）。

性状に関連した製造方法のみが対象になるのであって、性状に無関係の製造方法は引き続き対象とはならないと言うことである。具体的には、製造方法が如何に環境を汚染するものであっても産品が輸入国の規制を満たせば何の支障もないのに対し、製造工程の影響が産品の性状に影響を及ぼし、結果として輸入国の規制をクリアできない場合は、当該産品は事実上輸入できないと言うものである。妥当なところであろう。また、GATTでの争いは産品の性状に何の影響も及ぼさない製造方法を対象としかどうかであったので、この関連でも矛盾するところはない。

3、貿易と環境（ケーススタディ）

以上ガット及びTBT協定と環境保護の関連を述べてきた。ここでは具体例を取り上げる。

1) マスキー基準採択と欧米からの乗用車輸入

1990年代前半に至るまでわが国では貿易と環境の問題に対する関心は極めて低いものであった。それ以前輸出志向であったわが国の産業界は、日本からの輸出に対して環境を理由にした障害に遭遇していなかったからである⁹。しかし今から振り返れば、1970年代に輸入乗用車に関してこの問題が発生していた。わが国のマスキー基準（自動車排ガス基準）の実施とそれに伴う欧米からのクレームである。1970年、米国議会は大気浄化法（クリーン・エアー・アクト）を修正したが、この中ではじめて自動車排ガス規制が織り込まれた。しかもその内容は大変に厳しいものであった。例えば、NO_xについてはそれまでの排出量を9割削減する（1マイルあたり排出量0.4グラム）というもので、世界のどこにもこの技術はなかった。当時四日市ぜん息や水俣病など四大公害裁判が進行中で、加えて光化学スモッグによる被害が発生し、国民の間に大気汚染に対する関心が極めて高かった日本では、紆余曲折はあったものの、ホンダのCVCCエンジン、マツダのロータリーエンジンの開発が引き金になり、最終的には1978年にこれと同じ基準を施行した。この間、米国ではビッグ3のロビイングにより基準適用の延期が続き、最終的にマスキー基準が採用されるのは1990年の大気浄化法の改訂を待たねばならなかった。欧州ではこれより更に遅れていた。つまり1978年には日本車以外世界どの自動車メーカーも、日本が実施した排ガスのマスキー基準を達成できなかったのである。この結果、日本は特段の輸入禁止措置をとっていないにも拘わらず、欧米の乗用車は日本への輸出が不可能となる事態となった。現在であれば当然TBT協定に基づく協議が行われるところであるが、当時はTBT協定そのものが存在せず（TBT協定締結は翌1979年）、欧州及び米国政府は日本政府への陳情という形で善処を求めてきた。協議の結果輸入車には3年間新基準の適用を猶予するとの政治決着がはかられたのである。意識したと否とに拘

⁹ 米国とEUの間ではEUの紙製品に関するエコラベルクライテリアの貿易への影響を巡り激しい争いがあった。しかし日本企業のEUへの紙製品の輸出は僅少であったため、この動きは国内ではほとんど知られていなかった。EUと米国の争いについては、山口光恒「EUエコラベル制度の動向」1996.6.1, 1996.6.15 NBL No.594,595 商事法務研究会参照

ならず、これがわが国の貿易と環境を巡る最初の事件であると思う。

2) EUの廃電気・電子製品指令案と貿易問題（日・米の対応）

マスキー基準以降、1980年代にはデンマーク飲料容器事件¹⁰があったものの、この影響は欧州内にとどまっていた。1990年代に入ると前述のマグロ事件、エビ事件が発生し、これを機に貿易と環境問題が一举に世界の関心事となったが、いわゆる工業製品ではないため産業界の反応は今ひとつという段階にとどまっていた。日本の産業界が海外に向けてこの問題で本格的に発言したのは、EUの廃電気・電子製品指令案に対する1998年10月の意見書が（筆者の知る限り）はじめてである。この問題はわが国の特定家庭用機器再商品化法（家電リサイクル法）実施に伴う海外からの（貿易面での）反応を占う材料と考えられるので、やや詳細に述べる。

a) EUの廃電気・電子製品指令草案成立の経緯

EUでは特定製品の廃棄物の規制を優先して実施するとのプログラム（Priority Waste Streams）が1991年に始まり、廃電気・電子製品（Waste from Electrical and Electronic Equipment、以下WEEE）は当初から対象候補に挙がっていたが、実際に検討が開始されたのは1994年である。この年に欧州委員会（EUの行政組織）、加盟国政府、業界団体、生産者、消費者、リサイクル業者等からなるWEEEプロジェクトチームが設立され、1996年7月に報告書を提出した。しかしこの中では見解が分かれ、欧州委員会ではこれを基に立法措置に進むことは不可能であった。しかし同時期に出たコミュニケーション（EU法の一つだが強制力のないもの）には、廃棄物関連について生産者責任原則の採用を謳い、電気製品廃棄物の処理責任を生産者・輸入業者が負うべきであるとの「生産者責任の概念」が提唱されていた¹¹。

1997年10月、欧州委員会は電気製品廃棄物につきワーキングペーパーを公にしたが、この中には現在にも通じる重要な提案が含まれていた。具体的には、①法施行前に販売した製品（historical waste）も対象とする、②生産者による再利用・リサイクルの義務化と製品毎のリサイクル率設定、③回収場所（point of collection）からの無料テークバック、④無料テークバックやリサイクルの義務化に伴う追加費用の生産者負担（この分価格上乗せ）、⑤鉛・水銀など有害物質の段階的廃止等である。

このペーパーを基に各方面との調整がはかられ、1998年4月、指令の第1次草案が完成した（本稿では草案の時期により第1次、第2次、第3次と呼ぶが、これは便宜上の呼称である）。ワーキングペーパーとの主たる相違点は、家庭用と業務用WEEEの区別

¹⁰ デンマーク政府が環境保護を目的としてビールや清涼飲料の容器を再利用可能なものに限り、しかも実際に回収するシステムを有するメーカーのみに販売を認めたケース。EC（当時）内の自由貿易に反するとして欧州裁判所に提訴されたが、1988年にデンマーク政府が勝訴した事件。東京海上火災編「環境リスクと環境法（欧州・国際編）」1996年 有斐閣 63-68頁参照

¹¹ "Communication from the Commission on the review of the Community Strategy for Waste Management, COM(96) 399, July 30, 1996

で、家庭用については生産者によるテークバックの義務化は加盟国の裁量とすること、それに国がそれら家庭用WEEEの返却システムが確実に構築されるように、かつそれが無料で行われるように必要な措置をとること等である（業務用WEEEについては生産者責任）。

わずか3ヶ月後の1998年7月、欧州委員会は第2次草案を発表したが、その内容は生産者（輸入業者を含む）の責務を重くするものであった。主たる変更点は次の通りである。①生産者は商業用・家庭用を問わず収集(collection)システムを設立する義務を負う、②収集目標を一人年間4kgとし、2006年からはこの強制化を見込む、③収集に対する再利用、リサイクル割合（重量ベース）を2004年から設定する。その割合は70%（テレビ・掃除機・OA機器・通信機器など）と90%（エアコン・冷蔵庫・洗濯機など）の2通りとされた。わが国の家電リサイクル法と比較してリサイクル率が高いだけでなく、OA機器や自動販売機を含むなど対象が広範囲に亘っている。尚、特定有害物質の使用禁止は2004年1月1日からとされている¹²。

この第2次草案についてはEUの産業界のみでなく、後述の通り日・米政府、産業界から貿易への影響が大きいとして見直しの申し入れがあり、これを踏まえて1999年7月に第3次草案が作成された。主たる改定点は次の通り。即ち、家庭廃棄物については生産者の収集義務が無くなった（とはいえ、加盟国は国内法でこの義務を生産者に課すことが可能で、且つそれが奨励される。なお、最終所有者が廃棄物を戻す場所の設置は義務づけられている）。次に、パソコン・プリンター・コピー機・ファクシミリなどOA機器をはじめ多くの品目の再利用・リサイクル率が削除された。また、第2次草案で新たに挿入された、2004年以降の再生プラスチック使用義務（全プラスチックのうち最低5%）も削除され、2006年以降の製品に新たに適用される再利用・リサイクル割合の策定条項も消えた（とはいえ、製品の再利用割合やリサイクル品使用割合の促進と公共調達面でのこの要件の考慮条項は相変わらず残っている）¹³。産業界及び日米政府の反対をかなり取り入れた第3次修正草案であったが、これに対しても更なる反対が強く、1999年10月には欧州委員会が指令採択を2000年以降に延ばさざるを得ない状況となっており¹⁴、2000年3月現在このままの状況が続いている¹⁵。

b) 米国の動き

¹² 以上については Stephen Tupper, "Sparks fly - Europe's policy in regard to waste electronic and electrical equipment", June 1999, Hammond and Suddards 及びEUの環境総局(DG11) "First Draft, Proposal for a directive on waste from electrical and electronic equipment", April 21, 1998 及び "Second Draft, Proposal for a directive on waste from electrical and electronic equipment", July 27, 1998

¹³ 第3次草案については "Draft proposal of 05.07.1999 for a European Parliament and Council Directive on Waste Electrical and Electronic Equipment amending Directive 76/769/EEC" 及び日本機械輸出組合 "environment Update", Vol.1 No.3 1999年9月参照

¹⁴ BNA, Inc., "International Environment Reporter", Vol.22, No.21, October 13, 1999 p.827

¹⁵ 2000年2月18日付け日本経済新聞(夕刊)によると、本年3月から4月頃までに最終案を固め、各機関に回った上で2001年中に法案を採択し、2004年から実施の方向と報道されているが、これはあくまで観測記事であり、現時点では実現するかどうかも含めて予断を許さない。

米国では政府・業界を挙げてEUの指令草案に反対論を展開した。指令草案はそもそもEU域内であると否とを問わず、電気・電子機器業界に新たな負担増を課す。こうした観点から、米国の電気・電子機器業界はEUの電気・電子機器業界と共同してお互いの政府に本指令草案に反対するロビイングを行った（この方法は、米国がEUの環境規制に反対するときの常套手段である）。これに加えて、EU域外の業界にとっては草案が自社製品のEUへの輸出に不利に働くとの観測を基に、自国政府に働きかけ、外交交渉でEUに圧力をかけようとする。ここで、産業界からのロビイングを受けた米国政府の動きをまず概観する。

第2次草案と第3次草案の中間時点の1999年3月31日、WTOのTBT委員会において、米国は指令案が貿易にマイナスの影響を与える可能性に懸念を表明した。この場ではTBT協定違反との主張は行わなかったが、生産者（或いは輸入業者）によるテークバックの義務は非EU企業にとり非常な重荷になると指摘、これに対してEU代表は本国に持ち帰って米国の懸念を伝えると回答したにとどまった¹⁶。この動きは米国（や日本）の主張をある程度取り入れた第3次草案が発表されても止むことはなかった。主たる論点は生産者責任の導入と既販売製品への遡及適用である。1999年8月10日付欧州委員会宛書状の中で、米国のモーニングスター大使は指令草案の科学性に疑義を呈すると共に、下記のように語っている。即ち、「EU案はリスクアセスメントの観点から正当化できず、WTOの規定に違反するおそれがある。欧州委員会は環境を保護しながら貿易への影響がより少ない手段を考慮する様に要請した」と¹⁷。

次に米国産業界(American Electronics Association、AEA)の動向をみよう。上述の通り、米国の電気・電子機器業界は欧州の同業者と共同戦線をはると共に、自国政府に対しても強い働きかけを行ってきた。AEAのウェブ・サイトに掲載されているポジションペーパー及びゴア副大統領宛書簡により、彼らの主張を検討する¹⁸。この主張は第2次草案に対するものであるが、基本的には第3次草案にも当てはまる。AEAの主張のポイントは次の2点に集約される。即ち、①鉛等特定（有害）物質の使用禁止は、製品の安全性、性能、代替物質の入手可能性やそのコスト、代替物質使用の際の環境への影響等に関する分析に欠け、行き過ぎである。その結果貿易を阻害する。②生産者と輸入業者にテークバックの義務を課し、しかも法施行以前に販売した機器についても廃棄後収集・リサイクルの義務を負わせる一方、自治体や消費者の役割を最小限に抑えている。むしろ、現在のやり方の改善や製品のライフサイクルに関わる全ての利害関係者間での責任分担を通して、より効率的で環境にも良い方法を考案すべきである。また、収集・リサイクル率目標は永年の経験を踏まえて現実的な数字とすべきである、というものである。更に加えて貿易面への

¹⁶ BNA, Inc., "International Environment Reporter", Vol.22, No 8, April 14, 1999 p.309

¹⁷ BNA, Inc., "International Environment Reporter", Vol.22, No 18, September 1, 1999 pp. 708-709

¹⁸ "AEA Position Paper on European Union Draft Proposal for a Directive on Waste Electrical and Electronic Equipment"（日付不詳であるが、内容からしてゴア副大統領宛書簡とほぼ同時期と推定される）及び1999年5月10日付AEA発ゴア副大統領宛書簡。いずれも <http://www.aeanet.org> から入手可能

影響につき次の通り主張した。つまり、GATT上の数量制限の規定やTBT協定との整合性を図る意味で、こうした手段をとらなかった場合の健康と環境へのリスクを計測し、環境目的を達成する（より貿易制限的ではない）代替手段を検討すべきであるのに、そうしていない。

上記は米国政府・産業界の動きであるが、この他欧州の産業界、日本政府・業界からの申し入れに応える形で、家庭廃棄物についての収集義務削除、パソコン、コピー機等の再利用・リサイクル率目標の削除など、かなり原案が修正されたことは既述の通りである。それでもなお日・米からの十分な理解を得るには至っていない（日本については、後述の第3次指令草案に対するJBCEのコメント参照）。

c) 日本の動き

EUの廃電気・電子機器指令草案についてはわが国も政府・産業界共に積極的な動きをしている。まず政府であるが、第2次草案が発表されたあとの1998年10月、日欧産業界協力ダイアログにて懸念を表明したのを手始めに、翌年2月には与謝野通産相（当時）が内容を現実的なものにして欲しいと要望、第3次草案が出たあとの1999年10月には、WTO/TBT委員会にてEUの成分規制の規定が必要以上に貿易制限的であり、TBT協定に違反の疑いがあると主張した。日本の他、米国、カナダ、豪州からも同様の発言があったが、EUは現在検討中の段階であるとして正面からの議論にはなっていない。このようなTBT委員会（マルチ）の場を通しての問題提起や、EUとの個別交渉（バイ）、それに米国やカナダ等との協調は、今後も引き続きおこなわれる見込みである。

次に産業界についてであるが、国内では機械輸出組合が会員に逐一情報を提供すると共に、必要に応じて政府に対する要請も行っている。欧州では、欧州委員会へのロビイングや意見書提出を在欧日系企業ビジネス協議会（JBCE, Japan Business Council in Europe、1998年7月在欧日系企業22社で設立）が前面に立って行い、これを機械輸出組合が側面からサポートする体制をとっている。この動きについては日本機械輸出組合の海外環境関連情報誌である "environment Update" Vol. 1, No.1-5 に逐一掲載されているので、以下これにより産業界の動きを追ってみたい。

・第2次指令草案に対するJBCEのコメント 1998年10月1日¹⁹

JBCEは、先ず廃電気・電子機器による環境負荷の削減というEUの目標に賛意を示している。その上で、EU全体の固形廃棄物のたった1%を占めるに過ぎず、環境面やリサイクル面で他とは異なる問題を生じる電気・電子機器に対して、EU全域で強制的なリサイクルを強いるような、柔軟性に欠け、コスト面でも高くつく制度の創設に懸念を表明している。

JBCEはまた、EU加盟国間での廃棄物処分の多様性や、製品毎に異なる費用効果に配慮し、費用効果的な処分へのインセンティブの付与、自治体の関与、それに選択肢を広

¹⁹ 日本機械輸出組合 "environment Update" Vol. 1, No.2 pp.46-57

げる多面的アプローチの考慮を要請している。具体的には、①対象製品の絞り込み（少なくとも当初は冷蔵庫、洗濯機、テレビ等から始めること）、②収集責任は自治体に残し、生産者・流通業者は自治体と費用面で競争する余地を残すこと、③subsidiarityの原則²⁰の適用（対象製品やリサイクル率は加盟国に任せ、経験を積んでからそれらの調和を考慮すべきであり、さらに、リサイクル率の計算にエネルギー回収を含めるべきである）、④再利用・リサイクル率目標は実現可能性に関するデータが揃うまでは設定しないこと、⑤既に販売した製品は対象にせず、法施行後販売製品のみとし、価格上乘せについても廃棄物処理費用分が購入する消費者に対して明記されていること、⑥鉛や水銀等の使用禁止はリスクアセスメントが不十分であり、また、実施する場合は電気・電子機器のみではなく、EUの他の指令で対象としている全ての製品を対象にすべきこと。なお、この最後の点は1999年6月にJBC Eが欧州委員会との対話を行った際、技術的・経済的観点からの困難性を指摘した文書により改めて注意喚起が行われた（"environment Update" Vol. 1, No.2 pp.2-4）。翌月にはある程度JBC Eの主張を盛り込んだ第3次草案が出ているので、この対話はそれなりの効果があったものと推測される。

・日、米、欧産業界共通ポジションの確立 1999年1月21日

対象品目、使用禁止物質、生産者の収集義務、既販売製品の取り扱い、リサイクル目標値等に関して共通の懸念を表明した。これは、他国の環境規制に関して、日本の業界が他国の同業者と組んで共同声明を発表した初めてのケースであると思う。今後、環境規制の強化に伴い貿易への影響が増大する可能性があるが、その際の産業界の対応のモデルケースとなる可能性がある（米国と欧州の産業界は、EUの紙製品に対するエコラベル判定基準反対の立場で、既にこうした「共闘」は経験済みである）。

・第3次指令草案に対するJBC Eのコメント 1999年11月29日

1999年7月の第3次草案では、既に述べたとおり家庭廃棄物に関する生産者の収集義務の削除、パソコン・プリンター等の再利用・リサイクル率の削除など産業界や日米両国政府からの意見がある程度反映した形になっているが、この草案についても同年11月、JBC Eはコメントを出している。その内容は、第2次草案に対する要望のうち第3次草案に反映されなかった点（例えば既販売機器の対象からの除外など）を中心としている²¹。このうち貿易との関連で注目すべきは、草案第6条の5にあるEU域外での処理規制に関し、当該処理工場がEUの定める条件を満たしていなければならないとしている点を取りあげ、そうした規制は域外のリサイクル処理サービスに不当な制限を加えるものであり、GATS（サービスの貿易に関する一般協定）に違反するとしている点である。コメントではGATSの条項は明記していないが、おそらく第2条（最恵国待遇）、17条（内国民待遇）などを指しているものと思われる。

²⁰ 1993年11月1日発効のマーストリヒト条約（これにより欧州共同体—ECから欧州連合—EUとなった）において新たに採り入れられた概念で、ブラッセル（EU本部）への権限集中を避け、加盟国で出来ることは加盟国に任せようと言う考え方

3) 自動車規制強化と貿易問題（温暖化対策）

a) わが国自動車燃費規制に対する米国及び欧州からのクレーム

ここで廃電気・電子機器から離れ、日本の自動車燃費規制強化と貿易問題について概観する。規制強化の目的は温暖化対策であり、EPR政策とは直接の関係はないが、環境政策と貿易との観点から取り上げるものである。なお、1999年7月、欧州委員会と欧州自動車製造業者協会（ACEA）との間でCO₂排出量を2008年までに140g/km（1995年対比25%削減）にするとの自主協定が締結された際、ACEAから国際競争上の理由で日本・韓国の自動車メーカーと欧州委員会の間で同様の協定を締結すべしとの要望が出された。これに対して日本メーカーは欧州メーカーに1年遅れで同様の自主協定を結ぶことで話し合いが付き、貿易問題は表面化しなかった（韓国についても最終的に欧州委員会と合意した）²²。これに対して1999年4月に施行されたわが国の省エネ法強化（エネルギーの使用の合理化に関する法律の一部を改正する法律）に伴う自動車のトッランナー方式²³導入については貿易との関係で実際に動きがあった。この経緯を記す。

1998年2月、日本政府はWTO事務局に対し省エネ法改正（省エネ基準策定の基本方針）についての通報を行い、同事務局から加盟国に通知したが、所定の期限（3月20日）までに何の意見表明もなかった。その後国内では基準案作成のための小委員会を開催、その間日本自動車輸入組合や海外メーカーの意見も聴取している。その後燃費基準案とりまとめに伴い、1998年12月に政府からWTOに通報し、その内容がWTO事務局から各国に通報された。これに対して米国政府からTBT協定第2条5項の規定に基づき、貿易への不必要な障害にならない代替手段で同じ目的を達成できないかに関して協議したいとの申し入れがあった（TBT協定第2条の関連条項については資料1参照）。その中で米国は日本のトッランナー方式が輸入車に対して差別的で、内国民待遇に触れるおそれがあること、それに、基準値が環境保護目的のために必要な範囲を超えているおそれがあることを指摘している。欧州委員会からもほぼ同様の理由で協議の申し入れがあった。但し、こちらはTBT協定2条の5ではなく、2条9項4に基づくものである（この点は米国からも同様の申し入れあり）。このように米・欧から協議の申し入れは受け、協議が続く中で、省エネ法改正とそれに伴うトッランナー方式は予定通り実施された。

b) トッランナー方式と輸入車への影響

表1を参照願う。これはトッランナー方式導入の際の乗用車の重量別燃費向上率と、

²¹ 日本機械輸出組合 "environment Update" Vol. 1, No.4 pp.4-8

²² 日本自動車工業会の資料によれば、EU市場では小型車が全体の35%をしめるのに対して、日本からEU向け輸出は小型が18%、残りをオフロード車を含む中型以上が占めている。この結果1995年のCO₂排出量は日本車が202g/kmであるのに対して欧州車は186g/kmと差があり、140g/kmの目標を達成するのに必要な改善幅は欧州メーカーが25%であるのに対し、日本車は30%であるとしている。欧州委員会はこれを27.5%と計算した上で、日本車に対して欧州車から1年遅れでの目標達成を認めたようである。BNA, Inc., "International Environment Reporter", Vol.22, No 22, October 27, 1999 p.869

²³ 車の重量別に、原則として最も燃費の良い車種の値を基準値とすることで、例えばガソリン乗用車については平

日本車、輸入車（欧州及び米国）のクラス別投入比率を比較したものである（数字は1997年度）。向上率が高いのは重量区分2250、1250、1750kgのところで、それぞれ34.6%、32.2%、15.4%となっている。このうち2250kgと1750kgの区分については米国車、欧州車の比率が日本車より高いが、1250kgについては欧州車は高いが、米国車の比率は微々たるものである。次に観点を变えて、どの区分に輸入車が多いかを見ると、米国車については1750kgと2000kgの投入率が最大となっているが、後者は燃費基準が緩和されるクラスである。欧州車については1250kg、1500kgで7割を占めるが、このうち1500kgの区分については向上率が低い。このように見てくると、結果的にも輸入車を差別する規制であるとは言えないと考えられる。

トップランナー方式導入と輸入車への影響 1997年度（表1）

等価慣性重量区分 (kg)	向上率 (現行基準対比)	欧州車の投入比率	米国車の投入比率	日本車の投入比率
750	10.4%	0%	0%	6%
875	3.3%	5%	0%	16%
1000	9.8%	2%	0%	15%
1250	32.2%	33%	2%	22%
1500	7.4%	37%	17%	25%
1750	15.4%	18%	38%	12%
2000	-2.2%	4%	38%	3%
2250	34.6%	2%	5%	1%
2500	10.3%	0%	0%	0%

向上率は現行基準(1990年度)対応

4) 同種の産品と内国民待遇 (GATT 3条)

次に、貿易と環境ケーススタディの4番目に移る。上記の、省エネ法改正と自動車トップランナー方式導入に伴う貿易への潜在的影響問題は、TBT協定に関する問題であった。しかし、環境規制と貿易の問題はGATT 3条に規定する同種の産品に対する内国民待遇違反（国内生産に保護を与えるような差別の存在の有無）を巡って争われる可能性もある。以下この点が争点となったケースにつき簡単に検討する²⁴。

1994年9月、EUと米国の間で争われていた①高燃費車税、②CAFE規制の2つのケースにつきGATTパネルの判断が示されたことは2、2)で述べたとおりであるが（実際にはこの他に奢侈税も対象となっていた）、ここではその判断の根拠を検討する。

GATT 3条の関連部分は資料2の通りであるが、一言で言えば、税・法令は「国内生産に保護を与えるように」輸入産品または国内産品に適用してはならず（1項）、輸入さ

均で燃費を23%改善するというもの

²⁴ 以下の記述の参照文献は注7に同じ。

れる同種の産品は税・課徴金（2項）或いは（国内販売等に関する）法令・要件面（4項）で国内産品に比べて不利な扱いを受けないとの原則である（内国民待遇）。まず高燃費車税であるが、1978年エネルギー税法により導入された税で、内容は一定の燃費基準値（22.5mpg）を下回る車には、所定の課税をするというものである。米国に輸出される欧州車は大型が多く、課税対象になる割合が多かった。こうした事情を背景にEUは、燃費が違っても自動車は同種の産品であるので、これを燃費で差別するのは欧州車を狙った差別的課税である、と主張したのに対して、米国は、国内産品保護以外の政策のための客観的基準に基づく限り、産品の間で区別をしてもGATT3条2項1文に違反しないと主張した。パネルは次のように判断した。内国民待遇につき判断する場合、重要なことは「保護を与えるように」区別されているかどうかである。この税金の目的は輸入品差別ではなく、その効果面でも国産品が有利になった証拠もない。従って、22.5mpgを満たしていない輸入車と満たしている国産車とは同種の産品ではなく、高燃費車税は3条2項違反ではないとした。

判断に際してのパネルの考え方は次の通りである。問題の措置をGATT違反と認定するには、その措置（この場合高燃費車税）が国内産品保護の目的を有し、且つその効果があることが必要である。目的の要件は「正当な環境政策目標達成が本当の意図ではなく、国内産品の競争条件の改善が意図されていることが示されることであるとし、他方、効果の要件を肯定するためには、競争条件の改善があること」としている²⁵。この考え方は「目的・効果アプローチ」とよばれているが、このアプローチの下では正当な国内政策（例えば環境保護）に基づく措置であれば（逆に言えば、国内産品保護の目的と効果を持たなければ）3条2項違反とはならないことになる。今後環境規制の強化が世界的規模で進む中で、目的・効果アプローチの採用は自由貿易と環境保護のバランス上、環境保護にかなり傾斜した考え方であるといえる。

米国のCAFE規制についても同時にパネル報告が出された²⁶。CAFE規制とは、燃費改善を目的として1975年の「エネルギー政策及び保存法(Energy Policy and Conservation Act of 1975)」により導入されたもので、自動車メーカー及び輸入業者に平均燃費を一定レベル以上にすることを義務づけ、違反に対して罰金を課すと言う内容である。この義務は各メーカー毎に課された。例えばGMは燃費の悪い大型車を販売していても自社の小型車を増やすことでこの基準をクリアできるが、燃費の悪い大型車を米国に輸出している欧州メーカーにはこれと同様のことが出来ない。これが差別的であるとしてECがパネル設置を求めたものである²⁷（当時、対米輸出されていた日本車は燃費が良か

²⁵ 道垣内正人「日本の酒税に関するパネル報告及び上級委員会報告」（財）国際貿易投資研究所 ガットの紛争処理に関する調査、調査報告書VII 平成9年3月 170頁

²⁶ 自動車に対する奢侈税、高燃費車税、CAFE規制に関するパネル報告の詳細は GATT, "United States - Taxes on Automobiles, Report of the Panel", DS31/R, 11 October 1994 参照

²⁷ 道垣内正人「米国の自動車に対する課税制度（DS31/R、1994年10月11日パネル報告）」（財）国際貿易投資研究所 ガットの紛争処理に関する調査、調査報告書V（148頁）によると、1991年のEC車の米国での市場シェアは4%であったのに対し、高燃費車税、CAFE規制、それに本稿では検討しないが奢侈税の歳入558万ド

ったため、欧州車のような問題は起きなかった)。なお、輸入車と国産車を合わせて平均することは禁止されている。例えば、米国メーカーが海外で自社ブランドで生産し、それを輸入する場合でも、当該メーカーの米国生産車と合算することが出来ないし、欧州メーカーも米国内生産車と輸入車を合算できない。パネルの判断は次の通りである。まず、CAFE規制が「税その他の課徴金（3条2項）」か、「法令及び要件（3条4項）」かに関する争いについては後者であるとした。次いで、ある車にCAFE規制がどのように適用されるかは、当該車が国産車か輸入車か、誰が取り扱うかによって異なるので、この点が内外差別になるかどうかを検討するとしている。このことは国産車と輸入車を同種の製品とみなし、それに対してCAFE規制（法令・要件）が差別しているかどうかを検討する事を意味している。つまり、3条2項（税その他課徴金）については税が国内産品保護の目的と効果を有しているかどうかは3条違反かどうかの決め手であったにもかかわらず（目的・効果アプローチ）、3条4項（法令・要件）の判断についてはこのアプローチを放擲し、純然たる文理解釈に戻っている。パネルはこの考え方に立ち、外国車と国産車を別の集団として平均燃費を計算しているCAFE規制は内外の同種の産品を区別しており、3条4項違反であるとした²⁸（但しこの判断は正式には採択されず、CAFE規制は現在も適用され続けている）。

この点に関して、日本の酒税法に関するパネル（及び上級委員会）報告を検討することで理解を明確にしたい。1994年のCAFE等についてのパネル判断に先立つ1987年11月、日本の酒税法による税率格差問題に関するGATTパネル報告により、日本の酒税法上の税率はGATT3条違反が認定されている。この際にはGATT3条2項を文字通り解釈し、まず比較する産品が「同種の産品」かどうか、もし同種であれば、内国産品に比べて外国産品に高い税率が課されているかどうか、というアプローチ（二段階アプローチ）により、GATT違反が認定された。これに伴い日本は酒税法を改正したが、相変わらず焼酎とウオッカなど他の蒸留酒との間に税率格差が残っていることなど改正内容が不満足であるとして、1996年に再度パネルで争われたものである²⁹。日本はCAFEの判断で用いられた目的・効果アプローチにより、酒税法は国内産品に保護を与えるようなものではなく、そうした効果もない、と主張した。パネルはこれを退けて二段階アプローチを採用し、日本の酒税法をGATT3条2項違反とした。二段階アプローチ採用の根拠は次の通りである。そもそも3条2項には内国産品に保護を与える云々といった文言はなく、また、その立証は困難で申し立て国の立証責任を重くする。また、GATTでは20条において例外的に数量制限を認めているのに対し（資料3参照）、目的・効果アプ

ルのうち、EC車の負担は88%、494万ドルに上ったとの引用がある。

²⁸ この他GATT20条(g)項、有限天然資源の保護の例外にも該当しないとしているが、この点は本稿の目的から外れるので省略する。

²⁹ 内容は注28の文献による。尚、パネル及び上級委員会の報告は "Japan - Taxes on Alcoholic Beverages, Report of the Panel", WT/DS8/R, WT/DS10/R, WT/DS11/R, 11 July 1996 及び "Japan - Taxes on alcoholic Beverages AB-1992-2, Report of the Appellate Body", WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, 4 October 1996 参照

ローチではこれに対する抜け穴が容易となり、20条の趣旨が生かされない。更に、目的・効果アプローチを採用した1994年の高燃費車税等に関するパネル報告は正式に採択されたものではない、としている。同年秋の上級委員会報告でも二段階アプローチが支持され、現在に至っている。これを時系列で見ると、3条2項（税その他課徴金）に関しては、1987年・二段階アプローチ、1994年・目的・効果アプローチ、1996年・二段階アプローチとパネルの判断が揺れている。WTOのパネルや上級委員会の判断は必ずしも前例にはならず、あくまでケース毎の判断ではあるが、アプローチにより国内環境保護規制がGATT違反とされる度合いが大いに異なる判断が不連続に出されているという現実には、今後同様のケースが出た場合、予測の不透明性を増すものである。と同時に、パネル及び上級委員会の直近の判断では二段階アプローチを採用したと言うことも留意に値する。

4、わが国のEPR政策と貿易問題

以上の検討を基に、わが国で廃棄物対策としてEPR政策が用いられた場合の貿易面への影響を、主として家電リサイクル法を中心に検討する。

環境政策と貿易の関係で問題になるのはGATT20条、3条、TBT協定であるが、このうちGATT20条との関係が問題となるのは、政府による直接的数量制限が主たるケースであり、廃棄物政策に関しては当面はあまり問題にならないと思われる（或いは問題になっても、他の条項で問題提起がなされた際に、20条も援用されるといった形となるだろう）。むしろ、EUの廃電気・電子機器の海外での処理規制と同様の規制が制定されると、正に日本の業界がEUに警告しているように、GATS（サービスの貿易に関する一般協定）上の問題が提起される可能性がある。とはいえ、これは日本の法律がそうした規定を導入した場合の話で、今のところ家電リサイクル法をはじめ、筆者の知る限りどの法律にもこうした条項はない。そこで残るはGATT3条（内国民待遇）とTBT協定である。まず3条から見る。

1) GATT3条（内国民待遇）

容器・包装については容器包装利用業者・製造業者は所定の再商品化率（仮にこれをリサイクル率という）を義務づけられているが、この全てが指定法人たる「日本容器包装リサイクル協会」にリサイクルを委託している。従って、輸入業者と国内業者の間にはこの面で優劣はない。また、容器・包装自体の価格は、それで包装する製品の価格に比べて極めて些少で、たとえ、この面で若干の内外差別があったとしても、問題になることは少ないと推定できる。更に、中規模事業者には2000年3月まで3年間の適用猶予期間があり、小規模の企業はそれ以降も対象外である。本年4月からプラスチックが対象になるとはいえ、今まで特に貿易面で問題がなかったという事実からして、外国からGATT3条違反で協議を要請されることはないであろう。この点は日本のみならず、更に厳しいリサイクル率を課したドイツに関しても（一時EU内で問題になりかけたことはあったが）現

実には問題となっていない。

家電リサイクル法はどうか。EUの廃電気・電子機器指令草案が日本であれだけ関心を引いた背景には、対象製品の数が多く、日本からの輸出がかなりの量・金額になっている点あげられる（正確な統計は入手できないが、民生用電子機器の場合、上位10ブランドのうち日本ブランドが5社を占め、シェアも全体の5割弱との調査がある）。これに比べて2001年4月に施工されるわが国の家電リサイクル法では対象製品が当面エアコン、テレビ、冷蔵庫、洗濯機の4品目に限られ、しかもこの4品目の輸入品のシェアは精々1割止まりであるので³⁰、外国メーカーに対する影響度合いは遙かに小さいと思われる。こうした意味で、GATT3条を巡って争われる確率は少ないと考えられるが、ここでは仮に争われたらどうかを考えてみる。このために家電リサイクル法施行後の姿を確認しておきたい。

来年4月施行を前に、家電メーカーのリサイクルプラント建設の動きが活発である。現在は松下・東芝の陣営と、日立、ソニー、三菱、シャープ、三洋の二つの陣営でそれぞれ拠点作りを行っている。とはいっても実際のリサイクルプラント建設は、地元業者の協力が不可欠で、例えば三菱電機が市川市に建設したプラントには、市川環境エンジニアリングが出資し、日立は有明興業と合弁でプラントを建設するという具合である。現時点では不明確であるが、全国に10を超えるプラントを上記7社を中心に立ち上げ、どこかが中心になるがお互いに出資しあい、それぞれが他社の廃家電のリサイクルを引き受けると見られている。従来の処理のルートである自治体へのどの程度流れるか（現時点では約2割が自治体ルート）、自治体は引き受けた場合どうするか³¹、小売店は収集時点できちんと処理料金を徴収できるか、小売店とメーカーの負担割合はうまく調整可能か、等々いくらかでも不確定要素がある。そうしたなかで中小企業や輸入業者を主たる対象として指定法人が設立されることはほぼ確実である。また、大手7社の製品間でも、製品設計から使用材料などの相違によりリサイクルの容易さ、その過程で出る材料の価値の差などにより、リサイクル料金が異なってくることもまた十分あり得ることであろう。こうした状態を念頭に置いて貿易問題を考える。

³⁰ 4品目に関する輸入品のシェアを調べるのは至難の業である。というのは日本メーカーブランドで国内販売されているものも、相当多くの割合で海外子会社からの輸入品だからである。従って通産省の「生産動態統計」を基に家電製品協会が纏めた「家電製品の生産数量・金額の推移」から、下記の式で外国ブランドの国内販売実績を算出し、それを国内生産数量で除することで、外国ブランド割合とした。それによるとこの割合は毎年変化しているが、4品目全てにつきデータがそろった1995年について計算すると、冷蔵庫14%、洗濯機0%、エアコン4%、カラーテレビ19%、合計11%である（しかし1998年になるとカラーテレビの割合は0となっている）。尚輸入先は韓国、台湾が多い模様である。 計算式：外国ブランド出荷数量＝（国内生産総量＋輸入数量－輸出数量）÷家電製品協会会員会社出荷数量

³¹ 自治体が引き取り、自身でリサイクルすることは法律上は可能であるが、ほとんどの自治体はそのための設備や技術を持っていない（自治体が引き取った時点で家電リサイクル法の対象から外れ、廃掃法に基づき自治体が家電リサイクル法で定められているのと同等の再商品化の義務を負う）。筆者のゼミナールに所属する学生の1999年夏の聞き取り調査では、例えば川崎市は特定家電については破碎処理後フロン、鉄、アルミを回収しているがそれだけにとどまっている。横浜市では破碎処理後金属分を取りだしているのみである。また、自治体は引き取った廃棄物の処理を家電メーカーや指定法人にリサイクルの委託をすることは可能ではあるが、この料金を自治体が代理徴収することは条項で禁止されている（地方自治法第235条の4第2項）。このように自治体ルートは新法施行後種々問題含みとなる。

第3条との関連で家電リサイクル法が問題になるとすれば、3条4項の「法令・要件」に関してであろう。3条4項をよく見ると、輸入国における「販売、販売のための提供、購入、輸送、分配または使用に関する全ての法令および要件に関し」て内国民待遇を保証するとある。リサイクルという言葉はどこにもないが、GATT発足の1947年当時廃棄物問題は念頭になかったこと、EPR制度は（完全・不完全を問わず）販売に影響するものであることを考えると、3条4項の対象として全くおかしくないと思う。

家電リサイクル法が3条4項に当たるとすると、GATT整合性に対する考え方は目的・効果アプローチではなく、二段階アプローチである。その場合の最初のステップは同種の製品の判定である。海外から輸入する家電製品は日本製品と若干性能が異なることがあっても、基本的には同種の製品とみなされるであろう。この点についても議論のあるところと思われるが、同種の製品とみなされなければ何の問題もないので、同種の製品とみなされるとの前提で話を進める（但し日本からの輸出となると話は逆になる。即ち同種の製品とみなされないと論議の対象にならないのである）。次に問題は、輸入品が国産品に比べて不利な扱いを受けているかどうかである。不利な扱いを受ける要素はいくつかある。まず、テークバックとリサイクル率遵守が困難であることである。リサイクル率は冷蔵庫・洗濯機が50%以上、テレビが55%以上、エアコンが60%以上であるが（重量ベース、製品毎の鉄、銅、アルミの含有率を考慮して決定、テレビについてはガラスも考慮）、輸入業者が大手会社のように自社でリサイクル工場を日本国内に持つことは、採算が合わず出来ない。本国に返送したのでは到底コストが引き合わない。また、仮にリサイクルを行っても規模の経済が働かず高くつく。この場合競争上不利になる。しかし前者に関しては法律上の備えがある。先述の指定法人がそれで、ここは輸入業者からの依頼を受ければ断ることが出来ない。また、消費者からの引き取りであるが、小売店が配達時に、新たに販売した会社の製品でなくても廃棄物として引き取る義務がある。従って自社製品の小売りルートが貧弱であっても、代替品を購入する消費者にとって不便はない。唯一不利は処理代金が高くなる可能性である。しかしこれは輸入品だから高くなるわけではない。輸入自動車が事故を起こすと修理代が高くなるのと同じである。日頃扱い慣れていない車なので何かとコストがかかる。輸入家電もこれと同じ状況があり得よう。あるいは代金が高くなる原因はそもそもリサイクルされにくい設計や材質を使っているためかも知れない。これらは輸入品だからと言うよりは、国内産品であっても同様の事情にあれば同じことが起こる類のものである。3条4項でGATT違反とされたのはCAFÉのケースであるが、これは同じ燃費の国産車は他の国産車と平均することで罰金支払いを免れうるが、同じ燃費の輸入車はこれが出来ないで差別的とされたものである。つまり同種の製品であるにもかかわらず、差別を受けるという根拠である。廃家電については国産品であっても、輸入家電品と同じ状況であれば処理費用が高くなるので、差別とはみなされないであろう。

2) TBT協定（2条）

次に家電リサイクル法とTBT協定の関係を検討する。TBT協定と環境規制の関係に