

①自由貿易の促進と環境保全の相克が深まってきた。環境保全のための規制や課税が輸入品を差別扱いしたり、それを意図せずとも結果的に貿易障壁になる懸念が増している。

②自動車の燃費や、家電などの廃棄物リサイクル目標などの厳しい基準が外国企業にとって貿易障壁になりつつある。日米欧は協調を通じ解決策を探り、世界貿易機関(WTO)などの場で自由貿易と環境の両立に全力で取り組むべきである。

慶応義塾大学教授 山口 光恒
同教授 田村 次朗

温暖化の防止や廃棄物対策巡り

最近、世界的に環境規制が強化されるとともに、環境政策が自由貿易の障壁となる可能性が高まって、一部は表面化している。

世界的に循環型社会を実現するための新たな環境政策の導入や、温暖化ガスを抑制目標を盛り込んだ九七年の「京都議定書」を順守するための対策が自由押しになるなかで、自由貿易の推進を標榜するWTOの制度と環境政策の相克が先鋭化しつつある。

日本の省エネ法改正及び欧州連合(EU)の電子電気機器廃棄物指令案を巡る



問題がそれである。自由貿易による資源の効率的配分を図りつつ、どこまで環境政策を進めるべきか。まず論点を整理しておく。

第一の論点は輸入の禁止、制限といった直接的な貿易制限措置で、政府による一方的な貿易措置と環境に関する国際条約による貿易措置の二つがある。関税貿易一般協定(GATT)の二一一条は数量制限措置を禁止しているが、二〇二条で一定の要件を満たす場合に例外措置を認めている。

ここでの争点は、貿易相手国の環境基準の低さを理由にした貿易制限措置が例外的に認められるかである。今のところ一方的な貿易制限措置はWTOの紛争処理パネルでクロとなり、環境条約に基づく措置(例

貿易と環境、深まる相克

えはオゾン層保護に関するモントリオール議定書の下での輸入制限)についてはWTOの「貿易・環境委員会」で検討されている。

第二は、環境保護目的の課税や規制と、輸入品と国産品を差別しないこと(内国民待遇問題)ガット三二条との兼ね合いである。ポイントはこの種の課税な

についてはシロ、②はクロ(ガット違反)だったが、結論に至る考え方が異なっているため、今後同様の事例が起きた際に結論がどうなるかの予測は難しい。

①は規制が国産品保護の目的と効果をもつか否かを判断基準(目的効果アプローチ)としたのに対し、②は米欧車と欧州車が同種の製品か、もしそうであれば、輸入車を差別しているかという二段階のアプローチを採用した。

①の考え方は国産品保護の目的と効果を持たなければシロとされるので、どちらかという環境保護に傾斜した判断である。なおCAFE規制が輸入車(この

場合、同程度の燃費の自動車)を差別しているとされたのは、平均燃費の算出時に、国産車の場合と同じメーターの低燃費の車と平均できるのに、輸入車の場合にはできない点だった。

規制・税制が障壁に

自動車・家電、両立へ協調を

協議求められた
トップランナー

第三は、環境保護を目的とした規制(法規)や基準(環境ラベルのような任意規格)が意図的ではないにせよ、結果として貿易障壁になるケースである。これについてはWTOの「貿易法の技術的障壁に関する協定(TBT協定)」で①国内規制・基準が貿易の制限を意図してはならない(環境保護のような特定の目的のために独自の規制を実施できるが、その場合でも規制と過度の規制による貿易障

害の両方の影響を考慮すべき)と規定している。各国で環境規制が強化されるにつれ、最も問題になるのはこの第三の論点だろう。現に廃家電や自動車燃費に関してTBT協定との関係が問題となった。

廃棄物政策として現在最も注目を集めているのが、生産者による回収・リサイクルを軸とした拡大生産者責任と言われている手法である。EUはこの思想に基づき九八年に生産者の責任を重くした廃電気電子機器指令原案を発表、実施に向け調整中である。

これについては対象範囲が広いこと、再利用・リサイクル率が七〇%(テレビなど)、九〇%(エアコンなど)と高いこと、鉛など特定有害物質の使用を禁止したことなどがTBT協定に違反する恐れがある、と日米の政府・産業界から抗議を受けた。それを反映する形で二度にわたってEU案が修正されてきた。

具体的には昨年二月に日本通産大臣が再考を要請

したのをはじめ、八月には米欧も書簡でWTO協定違反の恐れを指摘した。さらに両国は、TBT協定の協議の場で、同様の懸念を表明している。他方産業界は在欧日系企業ビジネス協議会を中心に、EUに働きかけるとともに、米欧の同盟者とともに共通の主張を発表するなど活発に動いている。

この方式は燃費について重量別に原則として最高の車種にそろえるよう求めるものである。これに対し米欧とEUからTBT協定に基づく協議の申し入れがあった。米欧の主張は、この方式が輸入車に差別的で内国民待遇に違反する恐れが

あり、基準値が環境目標を達成する上で必要以上に厳しい、というものである。ガット三二条ではなくTBT協定上の協議とすること

は、内国民待遇の問題よりも不必要な貿易障壁に当たるとも、米欧の同盟者などどうかが焦点である。この点を巡っては、CAFE規制と異なるこの方式は国産車と輸入車に明確な差別的規定は設けていないし、車種重量区分は実質的に輸入車に差別的に働いていないので、シロといえるが、米欧などの動向は引き続き注意を要する。

この措置の必要性はどうか。九八年の日本のCO₂排出量(エネルギー換算)は九〇年比一〇五・四%と前年度より減った。しかし特段の対策をうたない場合、二〇一〇年には二〇%に達すると予測されてお

り、京都議定書の順守(六%削減)に向け日本は極めて厳しい状況にある。こうした点を考えれば、この方式は環境目的の達成にまさに必要な措置である。

税制の違いが深刻な問題に

今年十一月にオランダで開催予定の気候変動枠組み条約第六回締約国会議で、京都議定書の発効に向け前進が期待されるが、それと並んで貿易(または直接投資)への影響が先鋭化する可能性がある。考えられる点を列挙してみよう。

各国は独自の国内政策で対応するが、政策実施に際し輸入品や外国企業を(意図的でない場合でも)差別的に扱うことが起こりうる。例えば炭素税を採用した国からそうでない国への輸出は困難になる(国境税の調整は事実上難しい)。また、国内でCO₂などの排出権取引を実施する際、既存企業に従来のCO₂排出量の一定割合を排出権として配分した場合、外国企業の参入障壁となる。

さらに、税や排出権の割り当てに際し、戦略的に重要な国内産業の保護を目的に、特別措置を認めるケースは少なくない。こうした政策をとる国とそうでない国の間には深刻な競争力上の問題が生じよう。加えて廃自動車の処理に関するEUの指令案のように、循環型社会を目指して先進国を中心に廃棄物関連でも規制の強化が続いている。

地球環境問題は二十一世紀人類の直面する最大の課題の一つであることは疑いない。それとともに自由貿易の重要性もいささかも揺らぐことのない原則である。WTO体制の下、日米欧などは、摩擦ではなく協調を基礎に、貿易と環境の両立に全力をあげるべきであらう。

山口光恒 39年生まれ。慶応大卒、専門は環境経済学。田村次朗 59年生まれ。慶応大博士課程修了。専門は経済学、国際経済学。