

2017年1月18日

貿易の視点から見た国際標準化*

日本貿易振興機構（ジェトロ） 安田啓

戦後の国際貿易体制では、ガット（関税及び貿易に関する一般協定）の下、50年代、60年代と輸入にかかる関税の削減交渉が行われてきた。70年代に入り、貿易自由化の深化には関税以外の貿易障壁に対するルール化が不可欠との認識が次第に高まり、東京ラウンドで、補助金、政府調達、そして貿易の技術的障壁を扱った「スタンダードコード」が合意された。

1995年世界貿易機関（WTO）発足により、WTO協定の一部として国際標準化の関連では、貿易の技術的障壁に関する（TBT）協定と政府調達協定が発効した。東京ラウンド・スタンダードコードとTBT協定を比較すると、まず双方とも、関連する国際規格がある場合は、国内規格はその国際規格を基礎に用いるという基本点で一致する。ただし、東京ラウンドコードでは、国際規格に準拠するのは新規に採択される国内規格のみで、既存の規格は対象とされない。また新規の国内規格についても国際規格に準拠しないで独自の規格を採用することのできる例外が広く認められていた。さらに、東京ラウンドコードは任意加盟の協定で、主要国は参加したものの、加盟国の数は限定的であった。

TBT協定では、新規の国内規格だけでなく、既存の規格も国際規格に基礎を置くことが義務付けられたことで、各国は国内のあらゆる規格を、関連する国際規格に照らして整合的に改正するという大きな義務を負うことになった。この義務は特に協定発効時点の90年代後半には、非関税貿易障壁の低減に非常に効果を発揮したと言える。TBT協定は全WTO加盟国対象であり、スタンダードコードに入っていない途上国等にも等しく適用となった。

WTO諸協定の中でもう一つ標準化に関わる政府調達協定では、協定の対象となる大型の入札を行う際は、調達する技術等に国際規格が存在する場合は、入札の技術仕様はその国際規格に基づかなければならないことが加入国に義務づけられた。政府調達協定のこの義務は、ビジネス界にとってはある意味TBT協定以上にインパクトの大きいものであった。政府調達協定の履行が問題になった著名な事例としては2000年頃にJR東日本がタッチ式改札システムの導入に際して行った入札がある。その他、高速道路のETCシステムの導入に当たっては、国土交通省がETCのコア技術であるITS（Intelligent Transport Systems）の国際規格化を、国を挙げて主導し、入札にあたっての政府調達協定への抵触を未然に回避している。このように、紛争として表面化しなくても、協定は効果を発揮していると言える。

* 本稿は、筆者が公益財団法人世界平和研究所に在籍時の2015年10月に執筆した研究報告、「国際標準化～国際貿易ルールおよび日本と主要国・地域の政策を中心に～」(同研究所ウェブサイトを参照)を基に再構成した講演要旨である。意見に渡る部分は個人の見解を含み、組織の見解を反映するものではない。

国レベルでは、スタンダードコード、TBT 協定により国内規格の国際規格への準拠が義務付けられ、企業も国際標準化機構 (ISO) や国際電気標準会議 (IEC) をはじめとする国際規格の普及、例えば 1987 年以降の ISO9000/14000 ファミリーの普及などにより標準化対応を求められるようになっていった。特に貿易ルールの視点で見た場合、TBT 協定、政府調達協定の発効が、国際標準化の大きなターニングポイントになった。

国際標準化の視点から見た WTO 諸協定の今日的課題について、まず、政府調達協定は TBT 協定と異なり、全 WTO 加盟国ではなく任意加盟の協定であることがネックになっており、普遍的なルールとしての定着が進まない状況に陥っている。164 の WTO 加盟国中、同協定加盟国・地域は 47 にとどまる。中国、ロシア、ブラジル、インドといった大型の新興国は未加盟である。中国は加盟する約束はしているが、積極的に参加する動機が弱く、加盟交渉は停滞している。

次に TBT 協定に基づく国際規格への準拠については、各国の国内規格の収斂は安全基準や、環境基準などの領域ではある程度は進展してきたというのが、専門家に共通した見方である。これに対し、製品の性能の差が出る性能基準の部分では、企業がそれぞれ自社技術や製品特性の規格化を図る傾向がますます強くなっている。競合する領域に複数の国際規格が並立する「マルチ・スタンダード」化や、民間規格「プライベート・スタンダード」の発展といった傾向が指摘されている。その意味で、TBT 協定が国家規格の国際規格への収斂を必ずしも十分果たせていない中で、貿易自由化の表舞台が WTO から自由貿易協定 (FTA) へ移っているように、規格・標準の問題も TBT 協定から FTA へと移っているのだろうか。

確かに、2000 年代以降に締結された FTA では、TBT に関する規定を持つ協定が多くなっている。EU や米国の FTA には産業分野別の規制協力を規定した内容も散見されるが、全般的に、これまでの FTA の TBT 関連の規定は、TBT 協定の手続き面での強化など限定的な内容にとどまっている。先般大筋合意された環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定も、交渉の段階では規制協力を TPP が目指す「21 世紀型 FTA」の特徴の一つに挙げていたが、拘束力のある合意は少なく、TPP 協定に基づく紛争解決の対象からも除外されている。また、米国と EU の FTA 交渉では、規制協力は「最大のテーマ」と位置付けられていたが、交渉は難航している。

FTA による規制協力の問題点は、それぞれの FTA 規定相互間の整合性が保たれているかという点である。例えばしばしば指摘されるのが、EU、米国とそれぞれ FTA を結んでいる韓国。矛盾するとまでは言えないものの、EU 韓国 FTA の自動車など産業分野別の規定には、米国の国際標準化に対するスタンスと明白に相容れない内容が含まれている。

二国間協定について、もう一つ、確認しておくべきは「相互承認協定 (MRA)」である。相互承認協定も FTA のように国家間条約であり、その内容は対象国間で国家規格または国家規格への適合性評価結果を認め合うというもの。ほとんどは適合性評価の相互承認であり、これは双方の規制を維持したままで、貿易手続きを効率化する、という趣旨である。TBT 協定にも相互承認を推奨するという規定があり、同協定の趣旨にも合致した制度と言える。

しかし、主要国間で相互承認協定の利用実績は限定的である。例えば米国 EU・MRA (1998年署名) は通信設備、電気・電子機器 (電磁両立性)、電気安全性、娯楽用船舶、医薬品の製造管理及び品質管理基準 (GMP)、医療機器の 6 分野を対象としている。通信設備と電磁両立性は 2000 年発効し、運用実績もあるが、電気安全性と医療機器の 2 分野は未発効、娯楽用船舶と GMP 分野は発効しているものの利用実績なしという状況だ。また、近年の FTA には相互承認協定に代替する適合性評価手続きの相互承認を規定するものもあるが、合意分野は限られているほか、具体的な手続きまでは規定されていない場合が多い。

このように、標準化の分野では二国間協定が WTO の多国間ルールを補完できているとは現状では言い難い。マルチ化した国際標準間の交通整理や、プライベート・スタンダードの台頭に伴う貿易への影響といった共通の課題を検討するフォーラムとしては、現状では WTO が最も適当と考えられる。WTO・TBT 委員会などの一層の活用、機能強化が望まれる。