



RIETI Policy Discussion Paper Series 20-P-010

【WTOパネル・上級委員会報告書解説③②】

**米国－大型民間航空機に対する条件付税インセンティブ(DS487)
－国産品優先使用補助金に関する解釈の展開－**

川島 富士雄
神戸大学



Research Institute of Economy, Trade & Industry, IAA

独立行政法人経済産業研究所

<https://www.rieti.go.jp/jp/>

【WTO パネル・上級委員会報告書解説⑳】
米国－大型民間航空機に対する条件付税インセンティブ (DS487)
－国産品優先使用補助金に関する解釈の展開－*

川島 富士雄 (神戸大学) **

要 旨

本件は米欧間の民間航空機補助金に関する一連の世界貿易機関（以下「WTO」という。）紛争のうち、米国ワシントン州政府による州内に航空機の生産拠点を誘致する税制に関し、WTO 補助金協定 3.1 条(b)の「国産品優先使用補助金」該当性が争われた事件である。パネルは、申立国である EU の訴えた補助金プログラムについて、同該当性のうちの補助金性を肯定した上で、もう 1 つの要件である国産品優先使用条件のうち、法令上の (*de jure*) 国産品優先使用条件を否定した一方で、一部の補助金プログラムについて事実上の (*de facto*) 国産品優先使用条件を肯定した。他方、上級委員会はパネルの認定を覆し、事実上の国産品優先使用条件を否定した。本稿では、本件報告により、国産品優先使用条件の認定に関する解釈がいかに発展したのか分析する。

キーワード： WTO、補助金、国産品優先使用条件、航空機、紛争解決

JEL classification: K33

RIETI ポリシー・ディスカッション・ペーパーは、専門論文の形式でまとめられた研究成果を公開し、活発な議論を喚起することを目的としています。論文に述べられている見解は執筆者個人の責任で発表するものであり、所属する組織及び（独）経済産業研究所としての見解を示すものではありません。

* 本稿は、独立行政法人経済産業研究所（RIETI）におけるプロジェクト「現代国際通商・投資システムの総合的研究（第 IV 期）」の成果の一部である。

** 神戸大学大学院法学研究科教授／E-mail: fkawa@port.kobe-u.ac.jp

I. 事案の概要

1. 手続の経過

申立国： 欧州連合（以下「EU」という。）

被申立国： 米国

第三国参加： オーストラリア、ブラジル、カナダ、中国、インド、日本、韓国及びロシア

2014年12月19日 EU、WTO 補助金協定 4.1 条等に基づき協議要請

2015年2月2日 協議するも不調

2015年2月12日 EU、WTO 補助金協定 4.4 条等に基づくパネル設置要請

2015年2月23日 紛争解決機関、パネル設置

2015年4月22日 パネル構成決定：

Daniel Moulis（長）、Terry Collins-Williams、Wilhelm Meier

2016年11月28日 パネル報告書、加盟国配布

2016年12月5日 上訴（EU）

2016年12月16日 上訴（米国）

部会構成：Graham（長）、Servansin 及び Van den Bossche

2017年9月4日 上級委員会報告書、加盟国配布

2017年9月22日 上級委員会及びパネル報告書採択

2. 措置の概要

本件でEUの提起した申立ては、Engrossed Substitute Senate Bill 5952（ESSB5952）により修正された米国ワシントン州の民間航空機に関する税関連規定に関するものであり、特にワシントン州修正法（RCW）に含まれる、以下の税関連措置に関する。

- ① 民間航空機の製造又は販売に関する 0.2904%の事業税率（ワシントン州修正法 82.04.260(11)）
- ② 民間航空機の製造施設に対する資産税及びリース消費税控除（同 82.04.4463）
- ③ 航空宇宙製品開発に対する税控除（同 82.04.4461）
- ④ コンピューターハードウェア、ソフトウェア及び周辺機器に対する販売税免除（同 82.08.975）
- ⑤ 建設サービス及び資材に対する販売税免除（同 82.08.980）
- ⑥ コンピューターハードウェア、ソフトウェア及び周辺機器に対する使用税免除（同法 82.08.975）
- ⑦ 建設サービス及び資材に対する使用税免除（同 82.08.980）
- ⑧ リース消費税免除（同 82.29A.137）及び
- ⑨ リース資産税免除（同 84.36.655）

EUは上記税インセンティブ措置がESSB5952第2、5及び6条（RCW82.32.850 and 82.04.260(11)(e)(ii)に成文化）における条件の適用を受けると主張した。当該条件は、「重要な民間航空機製造プログラム」のワシントン州内への当初立地決定、及び当該プログラムの立地の基礎となる航空機のいずれかの型番機種の子機種のいずれかの最終組立又は翼部組立の将来の州外立地に関するものであると主張した（2.1-2.2）。

3. 当事国の主な主張

EUは、上記のいずれの税インセンティブ措置も、国産品優先使用条件が適用されるため、WTO補

助金協定 3.1 条(b)及び 3.2 条の禁止する補助金を構成すると主張し、さらにパネルに対し同協定 4.7 条に基づき、米国に対し遅滞なく当該補助金を撤廃するよう勧告することを求めた。他方、米国はこれら措置が同協定 3.1 条(b)及び 3.2 条に違反しないと反論した (3.1-3.2)。

II. パネル報告要旨

1. 本件措置の説明

EU はワシントン州の以下の 7 つの民間航空機向け税インセンティブ措置 (以下まとめて「本件航空機税措置」という。) に対し訴えを提起している。

- ① 民間航空機の製造又は販売に関する事業税率引下げ (以下「事業税減額」という。)
- ② 航空宇宙製品開発に対する事業税控除 (上記 I.2. の③。以下「開発事業税控除」という。)
- ③ 民間航空機の製造設備に対する資産税及びリース消費税の事業税控除 (上記 I.2. の②。以下「製造設備事業税控除」という。)
- ④ コンピューターハードウェア、ソフトウェア及び周辺機器に対する販売税及び使用税免除 (上記 I.2. の④と⑥を統合。以下「コンピューター販売・使用税免除」という。)
- ⑤ 建設サービス及び資材に対する販売税及び使用税免除 (上記 I.2. の⑤と⑦を統合。以下「建設販売・使用税免除」という。)
- ⑥ リース消費税免除、及び
- ⑦ リース資産税免除 (以上、7.15-7.26)

EU は、本件航空機税措置の適用可能性を定める 2 つの立地規定を特定した。第 1 の立地規定は、本件各航空機税措置それぞれに関し、「重要な民間航空機プログラム」の州内立地の決定を条件として設定している。第 2 の立地規定は、上記①～③の事業税関係措置は、当該プログラムの立地の基礎となる航空機のいずれかの型番機種 (本件で具体的に問題となっているのはボーイング 777X) のいずれかの最終組立又は翼部組立が州外に立地された時には適用されないと規定する (7.27-7.33)。

2013 年の ESSB5952 は、米国一大型民間航空機事件 (第 2 申立) で争われた 2003 年のワシントン州下院法案 (HB2294) を改正し、2024 年までであった適用期間を 2040 年まで延長するものである (7.34-7.40)。

2. 補助金の存在

(中略)

本件各航空機税措置の下では、ワシントン州による資金面での貢献があり、かつこれらにより利益が与えられていることから、本件各航空機税措置が補助金協定 1 条の意味における補助金を構成する (7.165)。

3. 国産品優先使用条件

EU は主として、本件各航空機税措置が国産品を輸入品に優遇して使用することを法令上 (*de jure*)、条件としていると主張し、二次的に同措置が国産品優先使用を事実上 (*de facto*)、条件としていると主張した (7.169)。

(1) 法令上の国産品優先使用条件

EU は、第 1 立地規定及び第 2 立地規定のそれぞれが、それ自体として、及びその明白な用語に基

づき、事業税減額の適用について法令上、国産品優先使用を条件としていることを証明していない（7.297, 7.311）。

さらに EU は、第 1 立地規定及び第 2 立地規定が、協働することで、事業税減額の適用について法令上、国産品優先使用を条件としていることを証明していない（7.317）。

(2) 事実上の国産品優先使用条件

さらに EU の二次的な主張である事実上の国産品優先使用条件性が、(必然的な帰結を含め) 法律で明白に規定されていなくても、本件事実から証明されるかどうか検討する。補助金協定 3.1 条(b)における事実上の輸入代替条件性の決定を指導する基準について特定の先例はないが、上級委員会は同 3.1 条(a)における事実上の輸出条件性に関し考慮すべき要素を挙げている。「基づいて(contingent)」の文言により表明される法的基準は法令上又は事実上の条件に関し同一であるが、採用される証拠の種類が異なる。法令上の条件は関連法律、規則又は他の法的文書の文言に基づいて証明されるのに対し、事実上の条件性を立証する際に必要となる証拠は、関連法的文書を超えて、特定事件における補助金交付に関する様々な事実要素を含む。事実上の条件性は、補助金交付を構成し、かつそれを取り巻く事実の全体的な状況 (total configuration of the facts) によって立証されなければならない¹、これは補助金交付措置の設計及び構造、その運用方式、これらを理解する際の文脈を構成する、補助金交付措置を取り巻く関連事実の状況を含み¹、いずれもそれ自体では決定的ではない² (7.318-7.320)。

例えば、補助金が輸入品の代わりに国産品を使っている企業に交付されていること、又は補助金が外国製造業者の競争機会に不利に影響したことでは立証として不十分であり、問題の措置が導入され、かつ存在する状況における同措置の設計・構造及びその運用に、条件性を立証する何らかの要素があることを立証しなければならない。上級委員会が、補助金協定の設計及び構造に反する形で、禁止補助金 (prohibited subsidies) と相殺措置の適用可能な補助金 (actionable subsidies) の間の線引きを曖昧とすることに対し警告を発したことを想起する³ (7.321)。

EU は、事実上の条件性の立証のため、①ESSB5952 の文言、特に第 1 及び第 2 立地規定、②州知事の発言・証言、③ボーイングが 787 型の翼を日本から輸入している事実、④ESSB5952 の立法以前に、ボーイングが 777X 型の翼を日本から輸入する可能性を検討したが、同立法後、その選択肢を放棄した事実、⑤ESSB5952 が輸入翼又は輸入胴体の使用に対する数十億ドルの制裁と国産翼又は国産胴体の使用に対する数十億ドルの報酬を設けていることを証拠として挙げた (7.322-7.323)。

米国は、EU が挙げた証拠のいずれも国産品の使用が本件補助金を享受する条件として義務付けられることを立証しない、輸入品に優先して国産品を使用することがなくても、第 1 及び第 2 立地規定の条件を満たすことが可能であり、本件措置はボーイングの翼及び胴体の製造・購入決定にも、翼及び胴体の組立工程の立地場所の決定にも影響しない、必要な組立がワシントン州において行われれば、すべての部品を輸入したとしても、第 1 及び第 2 立地規定の条件を満たすことができると反論した (7.325-7.326)。

本件航空機租税措置が発効するために、第 1 立地規定は「重要な民間航空機製造プログラム」のワシントン州内の立地が最終決定された旨の同州歳入局による決定を要求する。また法律は同プログ

¹ Appellate Body Report, *European Communities and Certain Member States – Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft*, WT/DS316/AB/R, adopted 1 June 2011 (“Appellate Body Report, *EC and certain member states – Large Civil Aircraft*”), para. 1046.

² Appellate Body Report, *Canada – Certain Measures Affecting the Automotive Industry*, WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R, adopted 19 June 2000 (hereinafter referred to as “Appellate Body Report, *Canada – Autos*”), para. 167.

³ Appellate Body Report, *EC and certain member states – Large Civil Aircraft*, para. 1054.

ラムが満たすべき特徴を定義している。同特徴は、新型モデル又は既存モデルの変更型式、並びにその胴体及び翼の「最終組立を含む」製造を開始するというものである。さらに、法律は、第1立地規定の条件を満たした民間航空機の製造又は販売に関する事業税減額は、最終組立又は翼組立がその後、州外に立地されたと同州歳入局が決定した場合、適用を停止すると規定する。EUは第1立地規定の条件が同州内で製造又は組立てられた翼及び胴体の使用をボーイングに約束させるものであると解釈している。また、EUは、第2立地規定の下、ボーイングが翼の組立及び航空機の組立をワシントン州のみで行う場合に限り、777Xは事業税減額の適用を受けると解釈している。EUはこれらの条件が組み合わせり、個々の製造業者の航空機の製造方法とその翼・胴体の調達方法の選択に影響し、国産品を優遇するよう貿易歪曲を最大化していると追加的に主張する。他方、米国は、これらの条件は製品の仕様に何ら関係なく、航空機製造活動に関するものであると反論する(7.332-7.338)。

パネルは既に、第1立地規定は、その明示的な用語により、又はその必然的な含意として、国産品優先使用を補助金適用の条件とするものではない、第2立地規定は、表面上、輸入又は国産品の使用について沈黙しており、その明示的な用語により、又はその必然的な含意として、国産品優先使用を補助金適用の条件とするものではない、と結論している(7.339-7.340)。

これら立地規定が「部品調達決定」に焦点を当てているとのEUの主張に対し検討する。本件措置の実際の運用を検討すると、ワシントン州歳入局はボーイングの777X航空機(その胴体・翼を含む)を州内で製造するとの通知を受け、「重要な航空機製造プログラム」の州内立地が最終的に決定されたと決定した。第1立地規定の条件の発効には、製造業者による国産品優先使用の約束といった他の要素は関係していない。歳入局の決定、ボーイングの調達計画(翼・胴体を含む部品の国外調達を計画)のいずれについても、翼又は胴体を含む国産品の使用の事実上の義務付けを示す証拠は見当たらない(7.341-7.344)。

次に、第2立地規定の実際の運用方法を検討する。第1に、法律は歳入局に対し、第1立地規定の条件の充足の決定及び第2立地規定における州外立地の決定のいずれについても、裁量を与えている。第2に、第2立地規定の下で、製造業者が州外に翼組立を移転した場合、事業税減額の適用が停止する。第3に、製造業者は経済上、経営上、物流上及び技術的考慮を含む多くの要因に基づいて、翼製造工程を決定する。(中略)第4に、米国によれば、ボーイングは777Xの翼を他社から調達するのでなく、自ら組立てを行うと予想されるが、第1及び第2立地規定は、明示的にも又は運用上も、ボーイングが新たな生産工程を採用することを妨げるものではない。第5に、第1立地規定の基礎となった製造プログラムは、実際に、ボーイングによるワシントン州内の翼構造の製造を含むが、他のモデルでは、従来ワシントン州外で製造され、一部は米国外から輸入されていた(7.347-7.356)。

以上を考慮すれば、国内生産者のみに対する補助金の交付それ自体は対象協定の義務違反とならない(関税及び貿易に関する一般協定(以下「GATT」という。)3条8項(b))が、特定の性格を有する補助金は補助金協定違反となる。検討の焦点は、措置が輸入代替効果を有するかどうかでなく、国内生産の使用を条件として交付されているかどうかである。この点では、第2立地規定の特定の性質と運用メカニズムが関連する。州外立地が起きない限り、同規定は適用されず、現状を維持するよう抑止力として消極的に機能する。本件パネルの検討時点では、同規定は発動しておらず、実際の運用に関する証拠は存在しない。よって、パネルは何が第2立地規定を発動させるかという反実仮想問題に直面している。何が第2立地規定を発動させるかについて、ワシントン州の歳入局に与えられている裁量が重要である。同省による裁量行使が、ボーイングが輸入翼を使用したとの理由で、777Xの翼組立が州外に移転したとの決定に基づいて、実際に事業税減額の停止につながるとすれば、これは補助金協定3.1条(b)違反を構成する。この点を解明するため、パネルは米国に次のような質問を投げ

かけた。

第 1 に、ボーイングがワシントン州において翼の製造を継続するとともに、それに加え同州内の他の製造業者から翼を購入したら、第 2 立地規定は発動するか？

第 2 に、ボーイングがワシントン州において翼の製造を継続するとともに、それに加え一部の翼を他の製造業者から輸入したら、第 2 立地規定は発動するか？

米国は、第 1 の質問に対し発動されない可能性があるとする一方で、第 2 の質問に対し発動される可能性があるとして回答した。よって、州外で製造された翼（輸入翼を含む）を使用する場合、一部の翼組立が州外移転されたと認定され、事業税減額を適用されなくなる可能性がある。

ありうるシナリオに対し当局がとりうる行動は、実際に補助金が国産品が使用されている限り利用可能で、外国の供給源からの製品を使用したら当該補助金が停止されるかどうかを示す。第 2 立地規定はボーイング自身が 777X 製造全体を州外に移転すること、又は州外に並行的な製造プログラムを設置することを禁じているだけであるとの主張は説得的ではない。同規定は、航空機の生産に関係しているだけでなく、一定の製品の使用、とりわけ 777X の製造工程に導入される製品の原産地を補助金の継続適用の条件としている。よって、ESSB5952 により、第 2 立地規定の結果、事業税減額による補助金は、事実上、州内での航空機及び翼の生産に基づいているだけでなく、ワシントン州外で製造された翼の不使用にも基づいている。よって、予想される第 2 立地規定の運用方法は、航空機事業税率を補助金協定 3.1 条(b)の意味における国産品優先使用を条件としている（7.357-7.369）。

III. 上級委員会報告要旨

1. 上訴された論点（4.1）

(1) 補助金協定 3.1 条(b)の「基づいて」（条件性）の解釈

第 1 立地規定及び第 2 立地規定に関する法令上の条件性の分析、第 1 立地規定に関する事実上の条件性の分析に関して、パネルは、補助金協定 3.1 条(b)の解釈に当たり、輸入品を完全に排除して国産品の使用を求める法的基準を定立した点で誤っているかどうか（EU 上訴）。

(2) 第 1 立地規定に関する法令上の国産品優先使用条件性

第 1 立地規定に関する法令上の条件性の分析に関して、パネルが、補助金協定 3.1 条(b)の適用に当たり、第 1 立地規定が、明示的に、又は必然的な含意として、ボーイングに対して、輸入品に優先して国産品を使用することを条件としていないと認定した点は、誤っているかどうか（EU 上訴）。

(3) 第 2 立地規定に関する法令上の国産品優先使用条件性

第 2 立地規定に関する法令上の条件性の分析に関して、パネルは、

- ① 補助金協定 3.1 条(b)の適用において、証拠の適用範囲を不当に制限したかどうか。
- ② 第 2 立地規定を不適切に解釈し、紛争解決了解（以下「DSU」という。）11 条の下での事案の客観的評価を怠ったか（以上、EU 上訴）。

(4) 第 2 立地規定に関する事実上の国産品優先使用条件性

第 2 立地規定に関する事実上の条件性の分析に関して、パネルは、

- ① 補助金協定 3.1 条(b)の解釈及び適用を誤ったかどうか（米国上訴）。
- ② DSU11 条の下での事案の客観的評価を行わなかったといえるかどうか（双方上訴）。

2. 補助金協定 3.1 条(b)の解釈

3.1 条(b)は「輸入物品よりも国産物品を優先して使用することに基づいて (contingent)」交付される補助金を禁止する。上級委は 3.1 条(b)における条件性立証の法的基準は、3.1 条(a)におけるのと同じであると認定した⁴。「に基づいて (contingent)」の通常の意味は、「を条件として(conditional)」、「他の何かで存否が決まる (dependent for its existence on something else)」であるため、補助金は、輸入物品よりも国産物品を優先して使用することを「条件として」、又は「そのことで存否が決まる」場合に禁止される。よって、補助金受給のために、義務という意味で、輸入品に対して国産品を優先使用することが条件である場合に、それ「に基づいて」交付されると解される (5.7)。使用は、何かを使う又は採用する行為をさし、さらなる指針がないことから、状況に応じて、製造工程で製品を消費すること、異なる製品に部品を組み込むこと、製品の製造で道具として用いることも含む (5.8)。

(中略)

補助金協定 3.1 条(b)の「基づいて (contingent)」との文言に関して、上級委は、「法令上の条件性」と「事実上の条件性」のいずれも含み⁵、「基づいて」の用語により表明される法的基準は、法令上の条件性と事実上の条件性の間で差異はないと述べた⁶。補助金は、問題の措置を構成する法令の文言それ自体によって、国産品優先使用条件が立証される場合、又は、措置の中で実際に使用される文言から、同条件が必然的に含意されている場合に、法令上、国産品優先使用に基づく⁷。

3.1 条(a)の文脈で上級委が示したように、事実上の条件性は、補助金交付を構成し、取り巻く事実の全体的状況から推測されなければならず、この点に関連しうる要素には、補助金を交付する措置の設計・構造、当該措置に規定される運用方法、措置の設計、構造及び運用方法を理解するにあたっての文脈を提供する補助金交付を取り巻く関連事情などを含む⁸。上級委は 3.1 条(a)の事実上の条件性を検討するにあたって、これらの要素に依拠したが、これらは 3.1 条(b)においても関連する (5.12)。

補助金協定 3.1 条(b)が禁止するのは、国内生産に対する補助金それ自体ではなく、国産品の優先使用を条件とする補助金の交付である。GATT3 条 8 項(b)は、国内生産者だけに補助金を供与することは GATT3 条の内国民待遇義務に違反しないと適用除外しているが、これは、単に国内生産者に対して補助金を供与するだけでは輸入代替補助金の認定に十分でないとの理解と整合的である。しかし、GATT3 条 8 項(b)により内国民待遇義務違反とならない補助金も、補助金協定 3.1 条(b)の下で、国産品優先使用を条件とする補助金と認定される余地はある (5.15-5.16)。

補助金協定 3.1 条(a)の下でのテストは⁹、文言の差と注 4 の有無から 3.1 条(b)には適用されない。補助金協定 3.1 条(b)の条件性の決定において関連するのは、補助金の資格要件 (the eligibility requirements) が、結果として、より多くの国産品の使用とより少ない輸入品の使用を結果として招来する可能性がある (may result) かどうかではなく、輸入品に優先して国産品の使用を要求する条件 (conditions requiring) が、当該措置それ自体の用語、その設計・構造、運用方法、関連する事情から認識することができるかどうかである (5.18) (強調は原文)。

⁴ Appellate Body Report, *Canada – Autos*, para. 123.

⁵ Appellate Body Report, *Canada – Autos*, para. 143.

⁶ Appellate Body Report, *Canada – Measures Affecting the Export of Civilian Aircraft*, WT/DS70/AB/R, adopted 20 August 1999 (hereinafter referred to as “Appellate Body Report, *Canada – Aircraft*”), para. 167.

⁷ *Ibid.*, paras. 100 and 123.

⁸ Appellate Body Report, *EC and certain member states – Large Civil Aircraft*, para. 1046.

⁹ *Ibid.*, paras. 1044-1045 and 1047.

3. パネルによる補助金協定 3.1 条(b)の解釈

EU は、パネルは、第 1 及び第 2 立地規定に関する法令上の条件性の審査において、措置が輸入品の使用をすべて排除した場合にだけ、禁止条件性が存在すると、補助金協定 3.1 条(b)を誤って解釈したと主張した (5.19)。

米国は、第 1 及び第 2 立地規定は、生産活動の場所を問題とするもので、国産品・輸入品の使用については沈黙している。EU が指摘するような解釈をパネルはとっていないと反論した (5.20)。

3.1 条(b)の条件性の存在が、輸入品を完全に排除するまで国産品の使用を求める場合に限定されないことについて、EU に賛同する。同規定は、国産品優先使用条件を要求するが、国産品による輸入品の代替について特定の量又は水準の立証は求めている。しかし、パネルは、EU が指摘するように、国産品優先使用条件性が認められるためには、輸入品の「完全な排除」が必要であるとの法的基準を定立しておらず、EU の主張は認められない (5.34-5.35)。

4. 第 1 立地規定に関する法令上の国産品優先使用条件性

EU は、第 1 立地規定は明示的に、又は必然的な含意として、国産品優先使用を要求していないとのパネル認定は、補助金協定 3.1 条(b)の適用を誤っていると主張した。同様に、EU は第 1 立地規定の製造要件は、ボーイングは、ワシントン州内で航空機を製造するにあたり、少なくともいくつかの国内で生産された翼と胴体を使わざるを得なくしていると主張した (5.36, 5.39)。

EU 主張のようにワシントン州内で翼及び胴体を製造する要件は、いずれの場合でも、777X の最終組立で少なくともいくつかの国内生産された翼及び胴体を使用することにつながることは間違いない。しかし、補助金協定 3.1 条(b)の条件性決定で関連する問題は、補助金の資格要件が、より多くの国産品の使用とより少ない輸入品の使用をもたらすかどうかでなく、問題の措置が、その用語及びその必然的な含意により、輸入品より国産物品を優先使用するように求める条件が設定されているかどうかである。したがって、パネルが想定するすべてのシナリオにおいて、ボーイングは州内で生産する翼と胴体を使用するであろうと認められるとしても、それだけで補助金協定 3.1 条(b)の条件性は認められない。パネルが述べるとおり、第 1 立地規定が定める要件は、翼及び胴体の製造に関連するものであるが、これら製品を最終組立において使用することは補助金受給の条件となっておらず、むしろ国内製造を要件とすることの結果である。パネルの検討したシナリオにおいて、ボーイングが国産の翼及び胴体を使用するであろうとしても、これだけでは補助金協定 3.1 条(b)の条件性の立証として十分ではない。したがって、第 1 立地規定に法令上の国産品優先使用条件性がないと認定するにあたり、パネルが補助金協定 3.1 条(b)の適用を誤ったとする EU の主張は認められない (5.40-5.45)。

5. 第 2 立地規定に関する法令上の国産品優先使用条件性

EU は、パネルは、第 2 立地規定に関する法令上の条件性の分析において、証拠の適用範囲を不当に狭めることにより、補助金協定 3.1 条(b)の適用を誤ったと主張した。より具体的には、米国は、「胴体及び翼の完成品が米国外で製造され、その後輸入された場合、ワシントン州歳入局は、最終組立又は翼組立の一部がワシントン州外に移転されたものと決定し、第 2 立地規定が発動される可能性がある」と自認しており、当該自認は、法令上の条件性分析においてパネルが考慮すべきであった行政庁の関連慣行に関する証拠を構成すると主張した (5.46)。

米国は、EU のいう「自認」は、多くの仮定に基づく仮想シナリオにおいて、ワシントン州歳入局がどう行動するか予測したもので、第 2 立地規定の用語の意味を示すものではない。むしろ米国の

回答は、第 2 立地規定は、使用される産品が国産品か輸入品かではなく、生産活動の立地を条件として設定していることを明らかにしたものであると反論した (5.47)。

パネルは事実上の条件性の分析において米国の回答に依拠したが、米国の回答は、第 2 立地規定の含意に光をあてたかもしれない一方で、措置の設計、構造、運用方法の理解にも同様に関連する。パネルは、法令上の条件性と事実上の条件性を仕切っているが (compartmentalized)、関連するすべての要素及び証拠を、より全体的に評価する方が望ましかった。しかし、パネルが、米国の回答を、第 2 立地規定の設計、構造、運用方法を検討する文脈で考慮に入れたことが誤りとまではいえない (5.53)。

EU は、パネルは、法令上の条件性分析にあたり、証拠と離れて第 2 立地規定を解釈したものであり、客観的評価を求める DSU11 条にも違反すると主張するが、第 2 立地規定は法令上の条件性を満たさないというパネルの判断は、同規定の文言が部品の調達に言及していないことや同文言の必然的な含意に基づいており、パネルの第 2 立地規定の理解が証拠に基づいていないという EU の主張には同意できない (5.56)。

以上から、パネルは第 2 立地規定に関する法令上の条件性の分析において補助金協定 3.1 条(b)の適用を誤り、DSU11 条の下での事案の客観的評価を行わなかったとする EU の主張はいずれも認められない (5.58)。

6. 第 2 立地規定に関する事実上の国産品優先使用条件性

米国は、パネルは、事業税減額が事実上、国産品優先使用を条件とするものであると認定したが、これは補助金協定 3.1 条(b)が生産活動の立地を条件とした補助金を禁止するように認定したものであり、同規定の解釈及び適用を誤ったものであると主張した (5.59)。

EU は、パネルは、国内生産だけを条件とする補助金を、それ以上の要素なくして、3.1 条(b)違反と認定したわけではなく、証拠が、国産品優先使用条件を立証していると認定したと反論した (5.60)。

ここでは第 2 立地規定に関し、本件措置それ自体が明示的には製造及び組立工程の立地についてしか言及していないにも関わらず、国産品の優先使用を要求する条件が事実上、存在するかどうか問題となっている (5.62)。

パネルは、第 2 立地規定が、翼組立の立地をワシントン州外に移転した場合、事業税減額を享受できなくなると述べた上で、同規定の消極的、抑止的性質から事業税減額を受け続けるために、事実上、国産品優先使用が条件となっているか分析する上で、どのような事実証拠の検討が必要となるのか問題となとした。パネルの本件主張の検討時点で、第 2 立地規定は発動されていないため、同規定の実際の運用、とりわけ何が同規定を発動させるのかに関する証拠が存在しない (5.65)。

何が第 2 立地規定を発動させるかという反実仮想の問題にこたえるため、パネルは、ワシントン州歳入局に与えられている裁量が特に重要であるとして、同省による裁量行使の結果、ボーイングが輸入翼を使用したとの理由で、777X の翼組立が州外に移転したとの決定に基づいて、実際に事業税減額の停止につながるとすれば、これは補助金協定 3.1 条(b)違反を構成する、とした (5.66)。第 2 立地規定の発動条件を理解するため、パネルは米国に次のような質問を投げかけた。

第 1 に、完成された翼を購入することが可能であったと仮定した場合に、ボーイングがワシントン州において翼の製造を継続するとともに、それに加え同州内の他の製造業者から翼を購入したら、第 2 立地規定は発動するか？

第 2 に、完成された翼を購入することが可能であったと仮定した場合に、ボーイングがワシントン州において翼の製造を継続するとともに、それに加え一部の翼をワシントン州外の他の製造業者か

ら輸入したら、第2立地規定は発動するか？

米国は、第1の質問に対し、おそらく移転があったと決定されない (likely would not determine)、第2の質問におそらく移転があったと決定される (would likely determine) と回答した (5.67-5.68)。

パネルは、第1及び第2の質問に対する米国の回答は、第2立地規定の運用方法を理解する上で重要であるとして、米国の回答に基づき、第2立地規定は、単にボーイングが自ら翼組立、又は、最終組立を行うことを確保することを狙っているだけでなく、補助金の継続適用の条件としての翼等の一定の製品の使用、とりわけそれらの製品の原産地にも関係しており、第2立地規定の発動の有無は翼の原産地によって決定されるとした。パネルは、上記2つの質問に対する米国の回答に基づいて当該結論を下しており、ワシントン州外での組立が一回しか行われなかったとした場合に、事業税減額は引き続き適用されるかとの別の質問に対し、米国が、その場合、第2立地規定が発動される州外移転とは判断されないだろうと回答したこと (5.69) を考慮していない (5.70)。

パネルの「第2立地規定は単にボーイングが自ら翼組立、又は、最終組立を行うことを確保することを狙っているだけでなく、翼等の一定の製品の使用、とりわけそれらの製品の原産地にも関係して」いるとの言明それ自体は、事実上の国産品優先使用条件の存在を立証するものとして十分ではない。措置それ自体の用語、又は措置と運用を理解するための文脈を与える関連事実状況に照らした、措置の設計、構造及び運用方法から、国産品優先使用を要求する条件が認識できるかどうかのポイントとなる (5.71)。

パネルは、米国の回答が、第2立地規定の文言が「いかなる翼も離れた製品としてワシントン州外で製造されることを妨げることを狙っている」ことを示していると述べている。本件措置が完成翼の外国での組立を妨げうる (may prevent) ことは確かだが、だからといって第2立地規定が完成翼の輸入を妨げよう (seeks to prevent) としていることを意味しない。ワシントン州歳入局が、その裁量をどう行使するか、要件を満たさない場合の補助金受領者による補助金喪失が輸入品に対する国産品の優先使用要件の存在を示すのかどうか必ずしも明らかではない。いずれにしても、事業税減額の不適用を発動するのは、製造の場所であり、その結果である製品の輸入又は国産の原産地ではない (5.72-5.73)。

よって、パネルの分析と理由付けは製造・組立立地に関する第2立地規定の運用方法が、事業税減額を事実上、国産品優先使用を条件とさせていることを立証するのに十分ではない。第2立地規定が組立活動の「立地」に焦点を当てていることが重要である。補助金資格・アクセスの条件が国内生産者の国産及び輸入製品間の調達決定に対し一定の影響を持つものの、これだけで国産品優先使用を求める条件と同じにならない。パネル自身、検討の焦点は輸入代替効果を有するかどうかではない、それを検討すれば3.1条(b)分析で想定されていない悪影響分析にパネルが踏み込むことになってしまうと述べることで (パネル報告、7.357)、この点を認識しているように見えるが、国内立地規定の外国に立地する組立工程によって製造された製品の輸入に与える結果に依拠することで、パネル自身、帰結的な (consequential) 輸入代替効果に関する観察の上にその理由付けを組み立ててしまっている (5.74-7.75)。

製造活動の立地を要求する補助金は通常、投入物を国内で製造することを要求されるため、及び製造コストと効率のため、これらの投入物を下流製造活動において使用することとなる限りにおいて、投入物調達決定に影響する。これは、補助金を受けた投入物が性質上、専門化しており、製造チェーンの製造・組立の諸段階が高度に統合されている場合は特に当てはまる。しかし、そうした事実状況において補助金が補助金を受けた国産投入物の使用を促し、補助金協定第3部の意味での輸入に対する悪影響をもたらすとしても、その影響それ自体では3.1条(b)の意味での国産品優先使用条件の存

在を立証するものではない (5.76)。

米国の回答の扱いについては、反実仮想シナリオを用いることは認められるが、事実上の違法性について、それだけに又は主にそれに依拠する場合は注意が必要である。パネルの投げかけた質問は推測的で、仮定に基づくものであり、米国の回答も一定の仮想的状況が発生した場合にワシントン州歳入局がどう裁量を行使するかに関する確率的な性格の回答（「おそらく決定するだろう」）であった。この陳述は重要だが、パネル結論のほとんど唯一の根拠であったように見える (5.78)。

さらに、ワシントン州外での組立が一回しか行われなかったとした場合に、事業税減額は引き続き適用されるかとの別の質問に対し、米国が、その場合、第 2 立地規定が発動される州外移転とは判断されないだろうと回答したことにパネルが報告書で触れておらず、上記の 2 つの質問への回答のみに依拠していることから、パネルがより慎重な分析を行うべきであったと考える (5.79-5.80)。

結論として、パネルの分析と理由付けは、第 2 立地規定が航空機事業税優遇を、補助金協定 3.1 条 (b) の意味で事実上、国産品優先使用を条件としているとの認定の十分な根拠を提供していない。よって、パネルの 7.369 及び 8.1.c の認定を取り消す (5.81-5.81)。

IV. 解説

1. 本件の位置づけ

(1) 米欧間の民間航空機補助金に関する紛争

本件は、世界の大型民間航空機 (LCA) 市場を 2 社で複占する米国・ボーイング社と欧州・エアバス社のそれぞれに対して、米国及び EU 加盟国が交付した補助金を巡る一連の WTO 紛争解決案件の 1 つである。米欧間の民間航空機補助金に関する WTO 紛争は、表 1 に整理したように、履行確認も含め多数回にわたる。なかでも本件は、DS353 の当初パネルで提起されたワシントン州の航空機製造立地に関する補助金と継続性・類似性のある措置が問題となっているが、DS353 で問題となったボーイング 787 でなく同 777X に対する補助金措置が問題となっている。また、DS353 では補助金協定 3.1 条(a)の輸出補助金や同 5 条及び 6 条の悪影響が問題となっていたが、本件では国産品優先使用補助金性が争点となっている。さらに、DS353 の履行確認パネルにおいて、EU は本件措置と一部重なる 777X を対象とする税減免措置に対する訴えも提起したが、同パネルでは、同措置が EU の付託事項の文言に含まれないと判断されている¹⁰。

現在、米 EU 間の報復合戦の様相を呈している航空機紛争の中で、WTO 紛争解決手続において違反が認定され、譲許その他の義務の停止（いわゆる対抗措置）が承認され、及び承認されつつあるのは、DS316 及び DS353 であり、結果として米国の違反が認定されなかった本件は両事件の影に隠れて、比較的目立たない事件ともいえる。しかし、後述するように、本件で展開された解釈は、米欧間の航空機紛争を超えて大きな先例的価値を有する。

¹⁰ Panel Report, *United States – Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft (Second Complaint)* (Article 21.5), WT/DS353/RW, adopted 11 April 2019, paras. 7.536-7.537, 7.544. パネルによる付託事項外であるとの当該先行判定は 2014 年 9 月 18 日に発出されており (*Ibid.*, para. 7.439)、EU による本件協議要請が同年 12 月 19 日であることから、本件協議要請が同先行判定を受けたものであったと理解できる。WT/DS353/RW の解説として、梅島修「[【WTO パネル・上級委員会報告書解説⑩】米国—大型民間航空機の貿易に与える措置 \(第 2 申立\) \(21.5 条—EU\) \(DS353\) —悪影響を除去しなければならない補助金の範囲—](#)」独立行政法人経済産業研究所ポリシーディスカッションペーパーシリーズ、20-P-001 (2020)。

表 1 米欧間の航空機補助金を巡る WTO 紛争

DS No	申立国	被申立国	紛争名（紛争の現状等）
DS316	米国	EC	大型航空機（2011～履行確認手続）
DS317	EC	米国	大型航空機（報告なし）
DS347	米国	EC・加盟国	大型航空機（第 2 申立）（2007 合意）
DS353	EC	米国	大型航空機（第 2 申立）
DS353/RW	EC	米国	大型航空機（第 2 申立履行確認）（2012～）
DS487	EU	米国	大型航空機向け条件付税インセンティブ

(2) 補助金協定 3.1 条(b)の国産品優先使用補助金

従来の米欧航空機補助金紛争では、補助金協定 3.1 条(a)の輸出補助金、同(b)の国産品優先使用補助金、同 5 条及び 6 条の悪影響を与える補助金等、幅広く論点が提起されているが、本件においては同 3.1 条(b)の国産品使用補助金のみが対象となっている。パネルが国産品優先使用補助金の認定のうち、第 1 の要件である補助金性を肯定した上で、第 2 の要件である国産品優先使用条件を法令上の条件性と事実上の条件性に分けて検討し、問題となった補助金のすべてについて法令上の条件性を否定した一方で、航空機事業税優遇については事実上の条件性を肯定した。パネルの国産品優先使用条件性に関する認定に対し、EU 及び米国の双方から上訴がなされたところ、本件上級委員会は、パネルの法令上の国産品優先使用条件性を否定した認定を支持した一方で、事実上の国産品優先使用条件性を肯定した認定は十分な根拠がないとして、これを取り消している。結果として、米国の補助金協定違反はまったく認定されていないため、本件では履行の問題は発生していない。

本件上級委員会は、国産品優先使用条件性を認定するためには、補助金の結果、国産品の使用が増えるといった帰結的な輸入代替効果（consequential import substitution effects）だけで認定することができず、国産品優先使用を要求する条件（conditions requiring）の認定が必要であるとの厳格な解釈を示した。その後の事例（後掲ブラジル・税制事件（DS472, DS497））における解釈にも大きな影響を与えているため、一定の先例的価値が認められる。よって、本稿では、パネルのみで争われた補助金性の認定は大きく取り上げず、上級委員会が解釈を示した国産品優先使用条件に焦点を当てて、その解釈について分析を加える。

2. 補助金協定 3.1 条(b)の国産品優先使用補助金

(1) 法令上の条件性と事実上の条件性

禁止補助金の 1 つである輸出補助金については、3.1 条(a)の明文で「法令上又は事実上、輸出が行われることに基づいて」と規定されているが、もう一方の国産品優先使用補助金については、3.1 条(b)の文言上は「輸入物品よりも国産物品を「優先して使用することに基づいて」とだけ規定し、直接には「法令上又は事実上」との文言を用いていない。しかし、先例上、早い段階から¹¹、両規定の条件性は同じ意味であり、(b)においても法令上の輸出条件性だけでなく、事実上の輸出条件性が認められることが確認されていた。他方、事実上の輸出条件性に関する事例は多く存在している一方で、事実上の国産品優先使用条件性についての事例は少なく、どのような基準で判断されるかは必ずしも明らかではなかった。

本件パネルは、3.1 条(a)での輸出条件性の判断基準に関する先例を参照しながら、これを 3.1 条(b)

¹¹ Appellate Body Report, *Canada – Autos*, para. 143.

においても適用できることを確認しており（7.320）、3.1条(a)の基準を(b)でも参照できる点は上級委員会もそのまま維持している（5.20）。

上級委員会は、3.1条(a)の輸出補助金の文脈で上級委員会が示したことを参照して¹²、事実上の条件性は、補助金交付を構成し、取り巻く事実の全体的状況から推測されなければならない、この点に関連しうる要素には、補助金を交付する措置の設計・構造、当該措置に規定される運用方法、措置の設計、構造及び運用方法を理解するにあたっての文脈を提供する補助金交付を取り巻く関連事情などを含むとした。この判断基準と考慮要素に関し、パネルと上級委員会の間にずれはなく、一般論のレベルで両者の間に異なるところはない。

(2) 本件へのあてはめ

一般論のレベルでは一致を見たパネルと上級委員会だが、本件事実に対するあてはめでは、パネルが事実上の条件性を肯定した一方で、上級委員会がこれを否定しており、大きく判断が分かれる結果となった。以下、両者の判断が分かれたポイントは何か検討する。

第1に、パネルと上級委員会において、GATT3条8項(b)の「国内生産者のみに対する補助金」の交付が適用除外されていることの言及、補助金協定第2部の禁止補助金と同第3部の対抗可能補助金の規律の間での役割の区別を重視する姿勢は一般論のレベルでは特に大きく変わらない。両者は、輸入品の使用を減らし、国産品の使用を増やす効果を持つ補助金は第3部の悪影響を有すると判定されうるが、それだけでは国産品優先使用条件を認定するのに十分ではないという補助金協定の全体構造から導き出される機能峻別論をいずれも支持している。その際、上級委員会が、「帰結的な輸入代替効果（consequential import substitution effect）」と国産品優先使用を求める条件（conditions requiring the use of domestic over imported goods）」という用語を用いて区別を求めている点が特に注目される（5.75）。

しかし、パネルも同峻別論を認識しており、それに基づけば、国産品優先使用条件の認定は厳格になされるべきであったのに、次に見るように、パネルが十分な証拠なくして、同認定を行ったというのが、上級委員会による批判の中核となっている。

第2に、上級委員会は、パネルが国産品優先使用条件を認定した際に依拠した証拠に関し、詳しく分析を加え、第2立地規定が従来、発動されておらず、同規定の運用方法に関する証拠がないため、反実仮想の手法をとることも許容されるとしつつも、反実仮想の手法を採用する際は特に慎重である必要があると指摘し、米国の回答がいくつかの仮定に基づいた確率的なもの（probabilistic）であるにもかかわらず、これのみに依拠して結論を導いたこと、パネルが行った質問に対する米国の3つの回答のうち、パネルが2つのみに依拠し、パネルの認定に対して不利となる回答を報告書において参照しなかったこと等が慎重さに欠けると痛烈に批判している¹³。

以上のように紹介すれば、上級委員会はパネルの審理姿勢や証拠の取捨選択の仕方だけを問題としているように見えるため、パネルがより慎重に審理していれば、或いはEU勝訴、米国敗訴もあり得たような印象を持つかもしれない。しかし、第2立地規定が一度も発動されておらず、その運用方法に関する証拠が全く入手できない状況で、パネルは唯一残された方法として、パネルの質問への米国に依拠した回答に基づいて反実仮想的分析を行ったのであって、これ以上に追加的な要素に基づい

¹² Appellate Body Report, *EC and certain member states – Large Civil Aircraft*, para. 1046.

¹³ この上級委員会の批判に対する批判的なコメントとして、[近藤直生「米国—大型民間航空機に対する税制上の優遇措置（上級委報告 WT/DS487/AB/R）」](#) 経済産業省通商機構部編『WTO パネル・上級委員会報告研究会報告』（2017年版）10頁。

て国産品優先使用条件を認定することは、本件の事実状況の下では不可能であったと言える。

本件の事実認定を超えて、どのような追加的な要素があれば、国産品優先使用条件が認定可能であったか。例えば、ワシントン州知事又は同州歳入局が、第 2 立地規定に関する裁量の行使として、「翼・胴体が一度でも輸入されれば、第 2 立地規定が発動され、事業税減額の適用は停止する」といった運用方針を公表している、又は少なくともボーイングに対し提示しているといった証拠が存在する場合、同規定がボーイングに対し国産品優先使用条件を設定するものとして機能することは明らかであり、場合によっては法令上、又は少なくとも事実上、国産品優先使用を条件とする補助金であると認定される可能性がある¹⁴。

しかし、本件ワシントン州の法令自体も、WTO 補助金ルールを十分に意識し、国産品優先利用条件と認定されることを避けるため、それを明示しないようデザインされていると考えられるところ（後述 3(2)も参照）、同法令の執行者がその意図を汲まず、国産品優先利用条件の明らかな証拠を残すような失策を犯す可能性は限りなく低いと予想される。

3. 本件上級委員会の今後の解釈に与える含意

(1) GATT3 条 8 項(b)の解釈に与える影響

本件上級委員会は上記の禁止補助金・対抗可能補助金峻別論を導く前提として GATT3 条 8 項(b)に言及している (5.16)。同規定の適用除外の範囲を巡っては、ブラジル・税制事件において、上級委員会の多数意見が、カナダ・雑誌事件上級委員会報告を参照し¹⁵、租税減免を含まず純粋な補助金のみが適用除外されると述べた一方で、少数意見が租税減免も含め幅広く補助金が適用除外されると述べている¹⁶。本件ではもともと租税減免措置が問題となっていたところ、本件上級委員会が本件の文脈で GATT3 条 8 項(b)に言及して、禁止補助金・対抗可能補助金峻別論を強調していることは、上級委員会内にブラジル・税制事件の少数意見に賛同する委員が他にも存在する可能性を示唆するようにも思われる。

輸出補助金と国産品優先使用補助金の場合で事実上の条件性の認定基準が異なることを示唆した

¹⁴ こうした州知事又は歳入局の方針表明は、EC・航空機補助金事件 (DS316) における EC 各加盟国政府首脳や関係省庁によるエアバス向け補助金に関する発言・声明とはやや異なる性質を有する評価される可能性を指摘できる。同事件では、英国ブレア首相 (当時) の「輸出獲得は数十億ポンドにもなる」といった発言を含む多くの証拠に基づき、パネルは政府の輸出期待故に補助金が交付されたとして、事実上の輸出条件性を認定したが、上級委員会は、そうした証拠だけでは、当該補助金がエアバスに将来の販売を輸出に傾けるインセンティブを与えるとは認定できないとして、事実上の輸出条件性を否定した。Report of the Appellate Body, *European Communities and Certain Member States - Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft*, WT/DS316/AB/R, adopted 1 June 2011, paras. 1087-1098. 同事件上級委員会がパネル報告を取り消した姿勢を参照すると、政府首脳の発言には必ずしも証拠能力が認められないとの結論に傾きやすい。しかし、第 1 に、仮にワシントン州知事又は歳入局が、第 2 立地規定の具体的運用方法として、本文のような方針表明をしているとすれば、第 2 立地規定は、高額の事業税減額を獲得したいボーイングにとって、国産品優先使用のインセンティブを与え、事実上、輸入禁止として機能する。この点は、政府首脳が補助金制度の具体的運用方法と離れた形で、漠然と輸出期待を表明している発言とは、性格が大きく異なる。

¹⁵ Appellate Body Report, *Canada – Certain Measures Concerning Periodicals*, WT/DS31/AB/R, adopted 30 July 1997, p. 34.

¹⁶ Appellate Body Report, *Brazil – Certain Measures Concerning Taxation and Charges*, WT/DS492/AB/R, WT/DS497/AB/R, adopted 11 January 2019 (hereinafter referred to as “Appellate Body Report, *Brazil – Taxation*”), paras. 5.124 (majority opinion); 5.125-5.138 (separate opinion).

本件上級委員会の判示部分は (5.17)、3.1 条(a)の文言と注 4 の存在をその解釈上の根拠としているものの、むしろ 3 条 8 項(b)をより意識した実質論が背景にある可能性もあり、そうであれば、上記の推測をさらに補強する材料となりうる。

しかし、本件上級委員会部会構成メンバーとブラジル・税制事件のメンバーが 2 名重複していることを考慮すると¹⁷、本件上級委員会部会は、GATT3 条 8 項(b)の射程については必ずしも意識せず、税減免が問題となった本件において同規定に言及したが、ブラジル・税制事件ではこの問題が大きな争点となったため、立場を明確にする必要に迫られたと理解するのが穏当なところと思われる。

(2) 補助金協定 3.1 条(b)の解釈・適用に与える影響

本件と同じく補助金協定 3.1 条(b)の解釈・適用が争われたブラジル・税制事件において、上級委員会はパネルの認定を覆し、国産品優先使用条件についてより厳格な立証を求める姿勢を示した。その結論を導く過程で、本件上級委員会の「輸入代替効果でなく、国産品優先使用を求める条件の有無が重要」とする説示が引用されており¹⁸、その意味で本件はすでに先例として後の事例に大きな影響を与えている。なお、ブラジル・税制事件上級委員会は、既に本件上級委員会で含意されていた GATT3 条 4 項違反と補助金協定 3.1 条(b)違反の判定基準のずれについて、より明確に判示した点で、本件上級委員会を土台にそれをさらに発展させた事例と理解できよう。

本件の射程に議論を戻すと、本件は上級委員会も何度も指摘するように「高度に垂直統合された」航空機産業に関する事例であり、同産業の場合、途中段階の投入物はそもそも想定しにくいというのが本件上級委員会報告のいわんとする点であるとの示唆もある¹⁹。この指摘が正しければ、本件報告の射程は一見するよりも相当程度限定され、その厳格な解釈の影響は大きくないともいえる。

しかし、今回の上級委員会の判示は、結果として、ワシントン州がデザインしたような、法令上は明確ではないが、政府当局の裁量の余地の大きな制度により、事実上、国産品優先補助金として機能するような立地補助金の制度設計を推奨する形となっており²⁰、この影響は航空機産業以外にも広がる可能性が懸念される。実際に、すでにブラジル・税制事件のように、必ずしも「高度に垂直統合され」ているとは言えない情報通信技術 (ICT) 産業においても、その解釈の影響が及んでいることから、その懸念は、杞憂ではないといえよう。

4. 禁止補助金ルールの受益国・援用国とその規範的性格

本件のワシントン州の立地補助金の国産品優先使用補助金性を主張する際、EU は、ボーイングが 787 型の翼を日本から輸入している事実、及び ESSB5952 の立法以前に、ボーイングが 777X 型の翼を日本から輸入する可能性を検討したが、同立法後、その選択肢を放棄した事実を指摘している (7.322-7.323)。

これらの事実は、本件に第三国参加している日本が、単に今後の事件 (例えば、上記のブラジル・

¹⁷ なお、ブラジル・税制事件を担当した上級委員会部会の構成は、Graham (長)、Van des Bossche 及び Zhao、本件上級委員会部会の構成は、Graham (長)、Servansing 及び Van des Bossche である。

¹⁸ Appellate Body Report, *Brazil – Taxation*, paras. 5.248, 5.257.

¹⁹ 近藤・前掲注(13)12 頁。

²⁰ WorldTradeLaw.net の本件上級委員会報告評釈は、立地補助金に関し、補助金協定 3.1 条(b)の規定に大きな抜け穴 (a loophole) をつくるおそれがあると懸念を表明している。

WorldTradeLaw.net Dispute Settlement Commentary (DSC), Appellate Body Report, *United States - Conditional Tax Incentives for Large Civil Aircraft* (WT/DS487/AB/R), p. 13.

税制事件)にも影響を与えうる先例基準の形成に対し自ら関与しようとした(別の言い方をすれば、DSU10条2項の「実質的な利害関係を有する」というだけでなく、本件措置により直接、日本からの翼輸出の可能性を奪われたという意味で、DSU4条11項の「実質的な貿易上の利害関係を有」していた可能性を示唆する。

他方で、EUからのボーイング777Xの部品輸出計画が停止されたといった主張がなされていないことから、EU自身は本件が国産品優先使用補助金であるとしても、国産品優先使用条件の悪影響を直接受けていないと考えられる。EU自身が狙っていたのは、大型航空機世界市場を歪める補助金それ自体の除去であり、いわば国産品優先使用条件性は主なターゲットではなく、むしろ補助金廃止を求めるためのツールとして国産品優先使用条件補助金の禁止ルールを活用する戦略を採用していたと理解することができる。

こうした戦略は、補助金協定3.1条(b)の国産品優先使用補助金の禁止ルールが国産品より優先される輸入品の原産国の利益を保護するための主観的な規範でなく、他のすべてのWTO加盟国に対する客観的・対世的な規範であるが故、成り立つともいえる。本件は、輸出補助金の場合、輸出条件の直接の悪影響の及ぶ国と訴える可能性の高い国がいずれも輸出競争国であるということによって一致するが、国産品優先使用補助金の場合、国産品優先使用条件の直接の悪影響の及ぶ国と訴える可能性のある国が必ずしも一致しないことを示す好例と位置付けることもできる。

以上

【参考資料】WTO 補助金協定（抜粋）

3.1 農業に関する協定に定める場合を除くほか、第一条に規定する補助金のうち次のものについては、禁止する。

- (a) 法令上又は事実上（注1）、輸出が行われることに基づいて（唯一の条件としてであるか二以上の条件のうち一の条件としてであるかを問わない。）交付される補助金（附属書1に掲げるものを含む（注2）。）

注1： 補助金の交付が法的には輸出が行われることに基づいたものではない場合においても、当該補助金の交付が実際の又は予想される輸出又は輸出収入と事実上結び付いていることが事実によって立証されるときは、この基準は、満たされるものとする。輸出を行う企業に補助金を交付するという単なる事実のみを理由として、この3.1に規定する輸出補助金とみなされることはない。

注2： 輸出補助金には当たらないものとして附属書1に規定する措置は、この条の規定又はこの協定の他のいかなる規定によっても禁止されない。

- (b) 輸入物品よりも国産物品を優先して使用することに基づいて（唯一の条件としてであるか二以上の条件のうち一の条件としてであるかを問わない。）交付される補助金

3.2 加盟国は、3.1に規定する補助金を交付し又は維持してはならない。