

第13章 その他

以下の措置は、今回の報告書の国・地域としては対象外であるが、昨今、導入され、貿易歪曲効果を有する措置であることから、取り上げることとしたものである。

アルゼンチンの非自動輸入ライセンス制度の導入・拡大

<措置の概要>

アルゼンチン政府は、2008年11月に金属製品(エレベータなど)等約400品目について輸入事業者・輸出事業者・輸入物品の価格、数量などの情報を添えた申請を義務付ける非自動輸入ライセンス制度を導入したが、2011年2月には、この対象品目が約600品目に拡大された。

さらに、アルゼンチン政府は、輸出入均衡要求(例えば、1ドルの輸入を行う条件として、同額の輸出または国内投資を求める措置)や輸入を抑制することなどを目的とした国産化要求なども行っている。

また、2012年2月には、事前輸入宣誓供述制度(DJAI)を制定した。このため、輸入をしようとする事業者は、輸入手続きに着手する前に、指定された事項を連邦歳入庁(AFIP)に登録し、事前承認を得ることが必要となった。

なお、2013年1月、非自動輸入ライセンス制度は廃止されたが、その他の措置(事前輸入宣誓供述制度、輸出入均衡要求など)は依然として継続している。

<国際ルール上の問題点>

輸出入均衡要求については、ライセンス発給の要件としてアルゼンチン産品の輸出等の要求に応じ

る必要があることから、輸入規制を原則禁止するGATT第11条に違反する。また、輸出入均衡要求は具体的法令に基づかない口頭指導による輸入制限であるため、貿易規則の公表等を定めるGATT第10条にも違反する。

事前宣誓供述制度についても、ライセンスの発給においてアルゼンチン当局による恣意的な裁量が介在する制度であることから、GATT第11条に違反する。また、GATT第10条及び輸入ライセンス協定第1条、第3条、第5条等の透明性原則にも違反する。

<最近の動き>

2009年以降、経済産業審議官、在アルゼンチン大使館、日本の産業界からアルゼンチン政府に対して、措置改善の申入れを継続してきた。WTOにおいても、2009年以降、WTO輸入ライセンス委員会、TRIMs委員会及び物品理事会において、米国・EU等と協調して懸念を表明しており、特に、2012年3月には、日本・米国・EUを含む14ヵ国・地域がWTO物品理事会において共同で懸念表明を行った。しかしながら、依然として改善が認められなかったため、同年5月にはEUがアルゼンチンに対し、WTO協定に基づく二国間協議要請を実施した。我が国は、産業界(日本貿易会、日本機械輸出組合、電子情報技術産業協会、日本商工会議所等)による改善要望も踏まえ、同年8月、米国・メキシコとともに二国間協議を要請し、同9月にジュネーブにおいて協議を実施した。しかしながら、満足のいく解決を得られなかったことから、同年12月、日本は米国・EUとともにパネル設置要請

を行った。パネルは2013年1月に設置され、2014年8月、アルゼンチンの輸入制限措置はGATT第11条第1項(数量制限の一般的廃止)に整合しないとの日本、米国、EUの主張を全面的に認めるパネル報告書が公表された。2014年9月、アルゼンチンはパネルの判断を不服として上訴を行ったが、2015年1月、上級委員会は本件措置について報告書を公表し、パネル報告書を支持し、アルゼンチンにWTO協定に従って措置を是正するよう勧告した。なお、GATT第10条及び輸入ライセンス協定第1条、第3条、第5条等の透明性原則については、パネル及び上級委員会は判断していない。我が国は今後、アルゼンチンが本報告書の勧告を早期に履行し、WTO協定に整合しないと認定された措置を速やかに是正するよう注視する。

(数量制限に関する論点の詳細については、II部3章 主要ケース(4) 参照。)

イスラエルのタイヤ規制

<措置の概要>

2013年12月26日付けで、イスラエルに輸入される自動車用タイヤ及びチューブに関する法規の改訂版が公布された。さらに2014年6月9日付けで修正版が公布された。

主な改訂箇所は、以下の2点である。

- ①自動車の安全・環境に関しては国連で国際基準が策定されているが、その国連規則(以下、UN/ECE規則)でタイヤの安全性に関するもの(第30号、54号)に準拠しているタイヤについて、2015年1月1日以降、欧州グレーディング法規とともにUN ECE R117-02(タイヤの騒音、ウエットグリップ、転がり抵抗の環境基準)が適用。
- ②米国の安全基準であるFMVSS139/119に準拠している米国産タイヤについては対象外。なお、FMVSS139/119とUN ECE R117-02は内容的に異なるものであり、いずれか一方に準拠していれば、他方の準拠は不要となるものではない。

我が国は現時点ではUN ECE R117-02を採用していない¹。また、R117-02では、段階別に騒音ステージレベルが引き上げられる構成になっており、2016年11月からはタイヤ騒音ステージレベル2に内容が強化される。タイヤ騒音ステージ1レベルの認証は、2012年以降取得不可能なものであるため、施行日の2015年1月1日時点でタイヤ騒音ステージ1レベルを取得していない事業者は、タイヤ騒音ステージ2レベルを取得せざるを得ない状況であるが(タイヤ騒音ステージレベル1が要件となっている段階において、次のレベルであるタイヤ騒音ステージ2レベルを取得することで認証を得ることは可能)、しかし、これを取得することは、一部のタイヤでステージ2の規制値に適合するための開発期間を要することや、認証に時間を要することから困難である。

<国際ルール上の問題点>

米国の安全基準に準拠した米国産タイヤはUN ECE R117-02の適用除外とするという規定は、米国産タイヤとそれ以外の国で製造されたタイヤの取り扱いを差別的に扱うものであり、TBT2.1条の最恵国待遇違反の可能性があるし、その差別を正当な規制上の区別であるとする理由もない。なお、イスラエルと米国は自由貿易地域を締結している。自由貿易地域は、「関税その他の制限的通商規則が締結地域間の実質上全ての貿易について廃止」する取り決めであるが(GATT24条8項(b))、本件措置は、タイヤの環境基準であって措置の目的上、輸入品を不利に扱う理由がなく、内外無差別に適用されるべき規則・措置であり、「関税その他の制限的通商規則」には該当しない。したがって、米国産タイヤのみを適用するという最恵国待遇義務違反が、自由貿易地域締結を理由に正当化されることはない。

また、2015年1月1日時点では取得不可能な認証(タイヤ騒音ステージ1レベル)の取得を要件にしており、2012年以降にタイヤ騒音ステージ1レベルを取得していなかった者は、タイヤ騒音ステージレ

1 日本は、UN ECE R117-02をまず乗用車に対して2018年から導入予定。

ベル2を取得していなければ適合性評価を受けることができず、適合性評価手続について不必要な規制を禁じるTBT5.1.2条違反の可能性がある。また、既にタイヤ騒音ステージ1レベルを取得している一部の欧州産品と、取得していない一部の日本産品を差別的に取り扱うものであることから、TBT2.1条の最恵国待遇違反の可能性もある。

<最近の動き>

在京イスラエル大使館を通じて、イスラエル交通省へ申入れを行うと共に、2014年11月のWTO・TBT公式会合開催中の二国間会合において、懸念を表明した。今後の制度運用について引き続き注視する。

ウクライナの穀物輸出規制（輸出割当）

*本件は、WTO協定をはじめとする国際ルール整合性の観点からは明確に問題があると言えない貿易・投資関連政策・措置であるが、以下の懸念点に鑑み、掲載することとした。

<措置の概要>

ウクライナ政府は、2010年10月、干ばつに伴う国内の穀物生産量の減少等に伴い、小麦、大麦、とうもろこし等に対する穀物輸出割当を導入した。その後2回の延長を経て、2011年5月又は6月に、とうもろこしに、小麦、大麦、メスリン、ライ麦、そばについては輸出割当が廃止された。

また、2011年7月から2012年1月までの予定で小麦、大麦、とうもろこしに輸出税が課されたが、小麦、とうもろこしの豊作が見込まれたことから、同年10月にこれらの輸出税は撤廃された。

FAOの統計によると、ウクライナの輸出量シェア（2011年）は、小麦及び小麦粉が2.6%（世界10位）、大麦が8.2%（同6位）、とうもろこしが7.1%（同4位）となっている。

<懸念点>

ウクライナは小麦、大麦の主要な輸出国であり、輸出割当措置は、世界の穀物需給や価格にも影響を及ぼすものであった。ウクライナ政府は導入の理由について、GATT11条2(a)における「危機的な食料の不足」を挙げたが、WTO協定上、明確に問題があるとは言いきれないものの、小麦、とうもろこしの輸出余力が残っており、「危機的な食料の不足」と言える状況であったかどうかについては疑問が残る。また、現状では、輸出規制措置に関する加盟国への情報開示の仕組みが十分整備されているとはいえず、各国の措置がGATT11条2項や20条に整合的か否かについて判断できないという問題がある。

<最近の動き>

報道によると、2012年9月、ウクライナ農相と穀物輸出ユニオンは、2012/13年度の穀物について自主的な輸出枠に合意（小麦400万トン、大麦300万トン、とうもろこし1,240万トン）したが、同年11月以降、小麦などの輸出枠を見直ししながら輸出を継続している。

2012年11月のWTO農業委員会では、我が国の他、豪州、EUから輸出規制導入の可能性を質したのに対し、ウクライナから、仮に導入する場合にはWTOのルールに則り行う旨の回答があったところであるが、今後とも状況を注視していく必要がある。

ウクライナの乗用車に対するセーフガード措置

<措置の概要>

2011年7月、ウクライナ経済発展・貿易省は、ウクライナ政府国際貿易委員会（以下「委員会」という。）の決定に従い、2008年から2010年を調査対象期間とし、輸入乗用車（排気量1000cc～1500cc及び1500cc～2200ccの乗用車）に対するセーフガード調査を開始した。利害関係者等を対象とした公

2 アルゼンチンの履物輸入に係るセーフガード措置（DS121）上級委員会報告書（WT/DS121/AB/R）パラ131参照

聴会の実施を経て、2012年4月、同省は、国内における輸入乗用車の相対的増加、国内産業への損害のおそれ等を認定する調査報告書の要約を利害関係者へ送付し、委員会に対し、セーフガードによる追加関税の特別措置を発動すべき旨の提案を行い、委員会はこれを受けて、同年4月30日に本措置の発動を決定した。その後、2013年3月、委員会は、排気量1000cc～1500ccの輸入乗用車に対して6.46%、排気量1500cc～2200ccの輸入乗用車に対して12.95%の追加関税を課す3年間のセーフガード措置発動の決定を公表した同年4月から当該セーフガード措置が発動されている。

<国際ルール上の問題点>

ウクライナの乗用車輸入台数は、調査対象期間である2008年から2010年にかけて増加傾向が見られず、2010年の輸入水準は2008年を大幅に下回っていた。また、2010年末の調査期間終了から2年以上を経た2013年4月に当該措置が発動されているが、この間の輸入に関するデータは示されていない。これは、セーフガード協定第2条1項に規定されるセーフガード措置の発動要件である「輸入の増加」に関し、過去の上級委報告2で示された「重大な損害またはそのおそれを発生させるにあたり十分な近時性 (recent)、突然性 (sudden)、急激性 (sharp) 及び重大性 (significant)」を有する「輸入の増加」に該当せず、発動要件を満たさない可能性が高い。また、GATT19条に規定される「事情の予見されなかった発展」の存在についても、ウクライナからは十分な説明がなされていない。その他の発動要件である「国内産業への重大な損害またはそのおそれ」及び「因果関係の存在」に関しても、国内生産者が直面している困難な状況は、輸入増加の結果ではなく2008年の経済危機等他の要因に起因する可能性があるが、公表されたウクライナの調査報告書の要約の中では、輸入増加と国内産業への損害及びそのおそれとの間に真性かつ実質的關係があるかに関して十分な説明がなされていない。

本件措置については、WTO協定に規定される手続上の問題点も挙げられる。具体的には、セーフガード協定12条により、セーフガード措置の発動国は、調査開始、損害認定、措置発動決定の各段階においてWTOセーフガード委員会へ直ちに通報する旨義務付けられているが、ウクライナ政府は、2012年4月の損害認定及び措置発動決定から1年近く経た、2013年3月にWTOへの通報を行っている。また、通報内容も不十分であり、漸進的自由化の日程、一部の国内産業への損害の指標等が示されていない。加えて、ウクライナは関係国に対して、セーフガード協定12条3項に基づく事前協議の機会を与えていない。

以上より、本件セーフガード措置は発動の実体要件、手続要件の双方を満たしておらず、GATT19条及びセーフガード協定に違反するものと考えられる。

<最近の動き>

我が国は、2011年7月の本件調査開始以来、ウクライナの本件措置に関する動向を注視してきており、同年10月及び2012年4月には、WTOセーフガード委員会においてEUとともに懸念を表明した。同時に、公聴会への参加、二国間協議の実施、ウクライナ経済発展・貿易大臣宛書簡等を通じて本件セーフガード調査・措置への懸念を表明し、ウクライナ側に措置の発動を控えるよう要請していた。その後、2013年3月のウクライナ政府による措置発動の公表を受け、WTO物品理事会においても、EU及び他の加盟国と連携し、措置発動の決定を速やかに撤回するよう要請した。

しかし、同年4月に措置が発動されたことに伴い、その後も、同年8月の外相会談において本件措置の撤回要請等の二国間での働きかけ、WTO物品理事会・セーフガード委員会等のマルチの場での働きかけ等あらゆるチャンネルを活用し、ウクライナに対し措置の撤回を要請してきたが、状況は改善されなかった。我が国は、産業界による要望も踏まえ、同年10月、ウクライナに対し、WTO紛争解決了

解に基づく二国間協議を要請し、同年11月及び2014年1月に協議を実施した。しかし、我が国に満足のいく解決策が得られなかったことから、同年2月、パネル設置要請を行い、同年3月のDSB会合でパネルが設置され、現在係争中である。我が国としては、パネル手続と並行して、引き続きウクライナ側の本措置の撤回を求めていく。

ウクライナの廃車税制度の導入

<措置の概要>

2013年7月、ウクライナ最高議会にて「自動車に関するリサイクル法」及び関連する税法典の改正案が採択され、同年9月1日より、右関連法案が施行された。自動車廃棄物の適正な処理により、人の健康及び環境を保護することが目的とされている。

廃車税の支払い義務を負う者は、ウクライナに車両・車体を輸入する者、ウクライナ国内で車両の生産を行う者である。廃車税の額は、基本税率及び自動車の種類、排気量、製造年に応じて設定される係数に基づいて算出され、例えば、新車（乗用車）の場合には、一台当たり、約6万円から38万円の課税が行われる試算となる。また、中古車の課税額は新車の2倍となっている。

本制度には廃車税の支払義務を免除する規定が設けられており、①大使館や国際機関が使用するために輸入する場合、②30年以上前に製造された車両で商業用でなくアンティーク的価値がある場合、③人道援助のために輸入する場合、④自動車廃棄物の適正な処理義務を引き受けた場合等に適用される。特に④の自動車廃棄物の適切な処理義務とは、(i) 廃車の引取り拠点を設けること、(ii) 廃車の廃棄場を設けること、(iii) 引取り拠点から廃棄場までの運送を確保すること、(iv) 廃車の引取り拠点・廃棄場に関する情報をホームページ等に公表すること等を指し、当該義務を引き受けた生産者が製造した車体については、廃車税の支払が免除される。但し、免除登録の要件として、ウクライナ国内で登録された法人であること、一定の製造工程を

国内で行うこと等が要件となっている。また、一部の産業組立用の輸入車体については、上記④の要件を満たす生産者が当該輸入車体を使用して国内で車両を完成する場合、廃車税の支払が免除される。

<国際ルール上の問題点>

廃車税免除（自動車廃棄物の処理義務の引受け）の余地を国産車両のみに認め、輸入車両への免除の可能性が排除されている点は、税に関する国内産品と輸入産品の無差別を定めるGATT3条2項及びTRIMs協定2条の内国民待遇義務に違反する可能性が高い。また、一部の産業組立用の輸入車体のみ、廃車税の適用が免除される余地があり、当該輸入車体のみ有利な待遇を与えていることから、GATT1条1項の最恵国待遇義務に違反する可能性がある。

<最近の動き>

2013年8月5日、ウクライナは、廃車税に関する関連法案に関しWTO協定に不整合的な規定の削除を要請する大統領指示を公表したが、同法案は修正されないまま同年9月1日に施行され、2014年4月18日に同法案は廃止されるまでの間、廃車税が賦課されていた。

我が国は、2013年8月のキエフでの外相会談において、ウクライナによる廃車税の導入の動きに関し懸念を表明する等の働きかけを行っている。また、WTOにおいても、同年の10月にWTO物品理事会において、懸念を表明した。

2014年4月8日、ウクライナ最高会議において廃車税廃止関連法案が採択され、ウクライナ大統領の署名をもって、同年4月18日に本廃止法案は施行されている。本法案の成立により廃車税制度は廃止され、内外差別的な措置は基本的に是正された。今後、我が国企業が内外差別的な扱いを受けることのないよう、引き続き廃止法等の施行・運用状況を注視していく。

エクアドルの自動車輸入総量規制

<措置の概要>

エクアドル政府は、2012年6月、2012年の完成車輸入量及び額を2010年輸入実績の30%削減する旨を発表し、当該措置を2014年12月31日まで実施予定とした(2013年及び2014年の完成車輸入にも適用)。さらに、2014年12月29日、エクアドル政府は、2014年末までの時限措置としていた輸入数量制限を一部強化(完成車については、13年実績の輸入量及び額と比較して、40%の削減。組立てのためのCKD(※部品単位で完全に分解された形態で輸出)については、13年実績の輸入量及び額と比較して20%の削減)した上で、当該措置を2015年12月31日まで延長する旨を決定した。なお、2015年2月3日、上記輸入総量規制を若干緩和した。

<国際ルール上の問題点>

エクアドル政府が実施する輸入総量規制は、輸入規制を原則禁止するGATT第11条1項に違反する。

<最近の動き>

大使館等を通じて、エクアドル政府に申入れを実施している。エクアドル政府の動きを注視しつつ、当該措置が協定整合的となるよう継続的に働きかけを行う。

なお、2015年1月5日、隣国のコロンビア及びペルーの通貨安が継続し、エクアドルへの輸出が増加していることを理由に、機械類を中心に緊急輸入制限(588品目の関税をゼロから5%~15%に引き上げ)を追加措置した。この措置に対し、2月9日付でCAN(アンデス共同体事務局)が同措置の却下を決議。しかしながら、エクアドル政府は、CAN事務局の決議を受け入れない姿勢を表明。

トルコの商標権侵害問題

<措置の概要>

2008年7月、トルコ最高裁判所により、商標権

の保護に関する法令第556号(Decree Law 556)の商標権侵害に対する刑罰規定について「政令において刑罰を定めることは違憲であり、6ヶ月後の2009年1月5日をもって、同政令における刑罰規定は効力を失う」という判決が言い渡された。更に、行政機関が定める政令により罪及び刑罰を定めることができない旨を定めた改正刑法が2009年1月1日に施行されたことにより、上述の政令の刑罰規定は同日より無効となった。

それにもかかわらず、法律をもって罰則を定めた改正商標法が2009年1月28日まで制定されなかったため、商標権侵害に対する刑罰規定が存在しない空白期間が生じた。これに加えて、トルコ憲法において、刑罰を定める条文が改正された場合、犯行の時点で有効な法律、又は犯行後に施行された法律のうち、もっとも被告人に有利な法律を適用する旨が規定されていることから、改正商標法施行(2009年1月28日)以前に行われた商標権侵害行為に係る刑事裁判で、判決までに上記空白期間を含むものについては、もっとも有利な法律として処罰規定のないものが適用される結果、被告人に無罪判決が言い渡されている。また、権利侵害品が①公共の安全を害する物である場合、②他の刑事事件の対象物となっている場合などは、例外的に当該侵害品を没収する旨の判決が下されているものの、それら以外については、捜査段階で押収した権利侵害品については、原則として被告人に返還する旨の判決が下されている。

<国際ルール上の問題点>

2009年1月1日に上述の政令の刑罰規定が失効し、同月28日の改正商標法施行まで商標権侵害に対する刑罰規定が存在しなかったことは、知的所有権侵害行為に対する権利行使手続を国内法で確保することを求めるTRIPS協定41条、及び商標の不正使用について適用される刑事上の手続及び刑罰の制定を義務づける同協定61条に違反する。

<最近の動き>

本件に関しては、2010年2月、政府模倣品・海賊版対策窓口に対し、知的財産権の海外侵害状況調査制度に基づく企業からの申立てが行われたことを受け、同年6月、我が国政府として、事実関係等の調査の実施を決定し、同年11月には日本、米国、欧州が共同でTRIPS協定上の義務の遵守のため、商標権侵害に対する刑罰規定が存在しない空白期間に押収された権利侵害品の市場環流防止を含めたトルコ政府が取り得る方策を提案し、本件の早期対応をトルコ政府へ要請した。また、2011年5月には、日本政府が、司法省、最高裁判所、各地の知的財産裁判所を訪問し、権利侵害品の環流防止に向けた仮差し押さえの手続き簡素化等、本件への早期かつ適切な対応を再度要請した。さらに、2012年2月のWTO/TPRB会合、同年7月の日トルコ貿易・投資閣僚会合の場等においても、解決を要請した。加えて、2013年6月にも再度トルコの関係機関（司法省、特許庁、検察、国会）を訪問し、現在の状況の確認等と販売目的所持を刑事罰の対象とする改正法の成立を強く要請した。

モンゴルの外資規制をめぐる動き

<措置の概要>

モンゴル政府が国家大会議（国会）に提出した「戦略的分野において事業活動を行う企業に対する外国投資を調整する法律（以下、外資規制法）」が2012年5月に可決され、制定された。

本法は、外資が戦略的分野（鉱物資源、銀行・金融、マスメディア・通信）に投資する場合に、国家安全保障の観点から規制を行うもので、外資比率49%以上かつ投資金額が日本円換算で約60億円以上の場合には、国家大会議の承認が必要とされた。当該分野で事業を行う企業の株式を1/3以上取得する場合や経営幹部の人事等について、モンゴル政府の承認が必要とされた。その後、国家大会議の承認は、外国の国有又は国の資本が含まれる投資家の比率が49%を超える場合とし、その他の場合はモンゴル政府の承認が必要とする改正案が2013

年4月に成立した。

本法を理由に、モンゴルに進出している当該分野の日系企業へのライセンス交付が承認されず、日系企業の活動が阻害される事案が発生し、モンゴルにおけるビジネス環境の悪化が問題視された。

<国際ルール上の問題点>

本法の対象となる戦略的分野は、モンゴルがGATSにおいて、自由化を約束した分野（実務サービス（エンジニアリングサービス、鉱業に付随するサービス等）の一部、通信サービスの一部、金融サービスの一部等）が含まれており、市場アクセスを規定したGATS第16条及び内国民待遇を規定した第17条違反の可能性が高いと思われる。

<最近の動き>

日モンゴルEPA交渉の場を通じて、本法に関する問題点を指摘、モンゴル側に善処を求めた。また、2013年8月に開催された経済産業大臣とモンゴル経済開発大臣との会談の機会を通じて、モンゴル側に再度善処を求めるとともに、在モンゴル日本国大使館からモンゴル政府に対し、公正な競争環境が整備されていないことに対する懸念を表明した口上書を送付した。

2013年10月、新たな「投資法」が可決され、制定されるとともに、外資規制法が撤廃された。投資法は、モンゴル政府の承認を要する対象が外国の国有又は国の資本が含まれる投資のみに変更され、内外投資家の区別無く、モンゴル政府が租税環境（法律で定める租税の種別及び税率の明確化、賦課並びに納付にかかる法的調整の構成）の安定化や知的財産権の保護などに法的保証を付与することとなった。

2015年2月には、日モンゴルEPAが調印され、両国間の貿易・投資環境が一段と改善される見込みであるものの、過去の経緯も踏まえ、今後とも、EPAの批准状況や約束事項の執行状況については、引き続き注視する必要がある。

フラット・パネル・ディスプレイへの課税に関する GATT2 条違反

<措置の概要>

ITA (情報技術協定) では、参加国は付属書 B に明示されているフラット・パネル・ディスプレイ (FPD) を譲許表に掲載し、無税で通関させることを求めている。

他方、ITA 参加国であっても、税関が譲許対象となる製品であると認定しない、もしくは他の製品と誤認する等の理由により、譲許対象外とされているビデオモニター等の別の分類の製品であると判断して高額の関税を課すケースがあり、日本企業に被害が生じる事案が発生している。

<国際ルール上の問題点>

具体例として、東南アジア諸国等の一部税関によるデジタルサイネージ (屋外での広告等に使われている大型ディスプレイ) への課税の例が挙げられる。現在、「デジタルサイネージ」の明確な定義は存在

しないものの、2010 年 9 月に採択された EU による IT 製品への違法な関税賦課に関する WTO パネル報告書 (第 I 部第 4 章関税 (2) ① (b) 参照) では、ITA 付属書 B に基づきコンピュータに使用できるように設計された FPD であれば、ITA に基づく無税譲許の対象品目であって、関税を撤廃しなければならないとの判断を示している。「デジタルサイネージ」は、PC と接続して使用するモニタであり、FPD として分類されるべき製品であるが、上記の条件を満たすデジタルサイネージを有税品目である「ビデオモニター」など別の分類の製品として関税を課すのは GATT 第 2 条違反に該当する可能性が高いと思われる。

<最近の動き>

被害企業がそれぞれの国の税関に対して実態説明を続けるとともに、我が国として実態把握に努めている。



模倣品の世界的拡散と法制度・運用上の課題

(1) 模倣品の世界的拡散と模倣手口の巧妙化

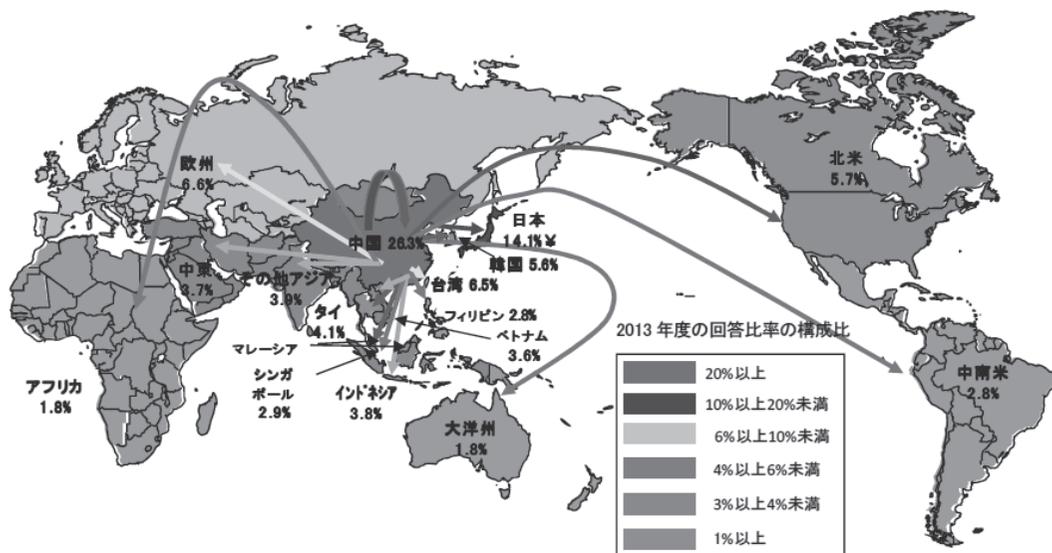
グローバル化した経済の下、国境を越える世界規模での模倣品の拡散が深刻化している。OECD 調査 (2009 年) によれば、世界の模倣品被害額は 2007 年時点で 2,500 億ドルに上り、侵害される権利も、商標権、意匠権、著作権や特許権等、様々な種類の知的財産権に及んでいる。

模倣品の拡散の要因としては、インターネットによる情報流通の拡大や物流システムの発展が考えられる。模倣品の多くは世界の工場である中国から輸出され、アジア地域だけでなく、欧米、ロシア、南米、中東、アフリカ等の巨大市場へ流出している (図表 I - 13 参照)。例えば、中国で製造されたと見られる模倣品が、中東地域の一大物流中継地点であるドバイの自由貿易地域 (FTZ) 及び自由港 (FP) を経由して、中近東の隣諸国や中央アジア、アフリカ、中南米、欧州、ロシア等へ流入しているとの

指摘がある。同様に、中国製と見られる模倣品がパナマのコロン、チリのイキケ等の FTZ を経由してブラジルやメキシコにまで流入しているとの指摘もある。

また、組織的な国際分業により模倣品の製造・販売を行う等、模倣手口の巧妙化・高度化も報告されている。例えば、中国等でノーブランドの模倣品を製造・輸出し、知的財産権の保護水準の低い第三国で商標権侵害の模倣ラベル及びパッケージを製造・印刷して貼付するという手口が確認されている。また、中国等で日本ブランドをアラビア語に翻訳した商標を登録し、模倣品に当該商標を添付して輸出することで、海外消費者に誤認混同を生じさせている例も確認されている。

図表 I - 13



(出所：特許庁「2014年度模倣被害調査報告書」)

(2) 法制度・運用上の課題

このような模倣品問題の世界的拡散は、グローバルにビジネスを展開する日本企業にとって深刻な問題をもたらしている。そして、諸外国の法制度や運用には、日本企業が効果的かつ迅速な権利行使を行う上で様々な問題が報告されている。

例えば、ASEAN³や中南米等新興国の一部では、知的財産権を侵害する輸出貨物や通過貨物は国境措置の取締り対象外であり、中国等の模倣品製造国から他国へと模倣品が拡散する一因にもなっている。また、インドでは、我が国のようなデッドコピー規制に関するルールが整備されておらず、他人による商品の形態模倣を円滑に排除できない。商標や意匠の冒認出願を行った模倣品販売業者に対しては、異議申立や無効審判手続きに長期間を要するため、そうした者が無権原であることの立証が困難であり、模倣品対策が円滑に進まないといった問題も存在する。さらに、中国⁴やロシア等では、商標権侵害物品の販売価格総額等が一定の水準に達しない限り刑

事措置の対象とならず⁵、一方で個別事案における販売価格総額等の算定方法に関しては国内で統一的な運用がなされていない点もある等の問題があり、模倣品販売業者の刑事的責任を追及することが困難となる事態を招来している。台湾においては、法制度は整備されているもののいまだ日本コンテンツの知的財産権侵害が多数発生しており、海賊版DVD/CDの蔓延により正規流通が阻害されているというのが我が国産業界の認識である。加えて、近年のインターネットの普及を背景として、ウェブサイト上で知的財産権が侵害される事例や、ウェブサイトを通じて模倣品が販売される事例が多発しているが、このような事例に対処する上で効果的な法制度整備の必要性も指摘されている。

特に、これら途上国を中心とする民間企業による知的財産権侵害に対しては、当該国家として積極的な取り組みの動機が生まれ難い側面があるため、これらの問題を解決するためには、TRIPS協定に規定される知的財産権の侵害を除去するための権利行

3 詳細は第I部第2章「模倣品・海賊版等の不正商品に関する問題」参照。

4 詳細は第I部第1章「模倣品・海賊版等の不正商品に関する問題」参照。

5 中国の刑事措置の閾値とTRIPS協定との整合性に関する問題については第I部第1章「中国」(刑事上の制裁)参照。

使の実効性確保だけにとどまらず、各国による模倣品撲滅のための意識改革及び積極的な取組を促していく必要があると認識している。

(3) 我が国の対応

これまでみてきたように、TRIPS 協定等の国際ルールの履行問題に加え、近年は、TRIPS 協定等既存の知財保護に関する国際的な枠組みでは手当てしきれない問題や、ルールは整備されていても実効的な運用が伴わず適切なエンフォースメントが確保されていないといった問題が多く発生している。

このような状況の中で、我が国政府としては、EPA/FTA 等の交渉の枠組みを活用し、中国やインド、ASEAN 等新興国に対して、TRIPS 協定等の既存の知財保護の遵守を求めるとともに、それら国際ルールを基礎とした高いレベルの知財保護、模倣品対策強化、知財制度の手続及び運用の透明性の向上を求めている。他方、先進国との交渉を通じて、高水準の知財保護等のモデルを確立し、新たな国際ルールの標準になることが期待される。

さらに、二国間での政府間対話を通じて、相手国政府に対し改善を要望するとともに、世界各地で開催している真贋判定セミナーや研修、啓発活動を通じて、新興国等の理解を得られやすい協力的なアプローチの量的・質的拡充も並行して行うことが重要である。EPA/FTA 等の枠組みにおいては知的財産小委員会／ビジネス環境整備小委員会を活用し、相手国政府に模倣品対策強化等を働きかけている。また EPA/FTA 等の枠組み以外にも、働きかけを行っている。このようなアプローチの具体例の一つとして、2014 年 12 月 1 日にベトナム税関総局と日本貿易振興機構（ジェトロ）ハノイ事務所との間で署名された、水際取締りにおける知的財産権保護強化に向けた協力同意書が挙げられる。これは、ベトナムで税関登録を行った日本企業の権利保護を目的に、知財侵害疑義物品の税関手続停止、検査、監査措置、その他の知財侵害物品の輸出入抑制のため相互の情報共有等の条項で両者が同意したものであり、今後ベトナム国内での円滑な水際取締りの遂行が期待される。