

エアバス事件 WTO 対抗措置仲裁とその影響

坂入 遼（慶應義塾大学大学院法学研究科後期博士課程）

1. 本稿の背景

2019年10月14日、世界貿易機関（WTO）の紛争解決機関（DSB）は、エアバス事件対抗措置仲裁（本件）の決定¹を受け、年額約8,246億円規模の米国の対抗措置を承認した²。米国は、これにもとづき、欧州連合（EU）からの輸入に対する関税を引き上げた。

本件は、エアバス大型民間航空機（LCA）へのEUの一部加盟国による補助金が、米国（ボーイング）に与える悪影響をめぐる、長期紛争の処理プロセスの一部だ。だが、それは紛争の解決を導けていない。むしろ、米EUの貿易関係を悪化させており、また事態をより深刻にする潜在性をもつ。対抗措置の承認額も史上最大で、影響は大きい。

そこで以下では、対抗措置仲裁の位置づけをふまえて、本件の概要と影響を紹介する。

2. WTO 紛争解決手続における対抗措置仲裁の位置づけ

周知の通り、WTO 紛争解決手続は主に、パネルと上級委員会（以下、上級委）の審査からなる。ほぼ自動的だが、その勧告がDSBで採択されると、被申立国に履行義務が生じる。

しかし、この最初の手続（原審）後の履行をめぐる、争いが起きることがある。そこで、一般的にはまず、紛争解決に係る規則及び手続に関する了解（DSU）第21.5条により、再度パネル（上級委）の検討が行われる（履行確認手続）。その結果、不履行が認められれば、申立国は、（やはりほぼ自動的な）DSB承認を前提に、対抗措置を発動できるようになる。ただし、被申立国が、申立国の対抗措置額の算定や対象分野の選定に異を唱えた場合、DSU第22.6条にもとづき仲裁が行われることになる。これが、対抗措置仲裁である。

特に、補助金の悪影響が絡む仲裁では、対抗措置が「決定された悪影響の程度及び性格に応じたもの」か、が焦点となる（補助金及び相殺措置に関する協定（SCM協定）第7.10条）。

3. 本件の概要（以下、決定の出典箇所を段落記号の¶を用いて示す）

3.1 経緯

エアバス事件の原審パネル・上級委報告は、2011年6月1日、DSBによって採択された。し

かし、その後の履行状況をめぐり、米 EU で見解相違が生じた。そして、エアバス事件も上記一般的フローの通り、履行確認手続に発展した（¶ 1.2-.3）。

2018年5月28日、この1回目の履行確認手続（以下、第1次履行確認手続）のパネル・上級委報告が採択された。その内容は、EUのエアバス A380、A350XWB 向けの生産開始支援・加盟国融資（以下、LA/MSF）の悪影響（SCM 協定第 6.3 条にいう販売減少、妨害）が、2011-2013 参照期間も残っており、EU が不履行状態にある、というものだった（¶ 1.4）。

これを受けて米国が提案した対抗措置をめぐり、本件が生じた（¶ 1.8-.10）。

なお、EU は、本件と並行する第 2 次履行パネルが履行を認めるかもしれない、として、その判断を待たないのは、①DSU 第 22.8 条に反する、②WTO の対抗措置の不遡及原則に反する、③過去の仲裁と矛盾する、と主張した。だが、仲裁人は、これを次の理由で退けた。

- ① 勧告履行や相互に満足すべき解決が行われるまでの間、対抗措置が適用される、とする DSU 第 22.8 条は、措置の承認後に関連する。よって同条は、措置の承認を妨げない。
- ② DSB は、米国が対抗措置を「将来的に」とることを承認するため、原則に反しない。
- ③ 過去の仲裁人は、第 1 次履行確認手続が済んでいれば、並行する第 2 次履行パネルの結果を待たずに決定してきた。本件でもパネル判断を待つ理由はない（¶ 2.11-.40）。

3.2 主な仲裁判断

仲裁人は、米国の提案する対抗措置が、第 1 次履行確認手続で存在を「決定された悪影響の程度及び性格に応じたもの」かを決め（SCM 協定第 7.10 条）、必要に応じ調整することをそのマンドートとした（¶ 3.1-.6）。以下、米国の方法論に対する主な仲裁判断を示す。

(1) 米国の方法論（総論）

米国はまず、(a) 2011-2013 参照期間（以下、参照期間）の悪影響の経済的価値を算定する。そしてそこから、(b) 1 年単位の悪影響の価値を導き、これを対抗措置の水準とする。なお、悪影響の価値算定は、第 1 次履行確認手続と同じ参照期間の反実仮想（エアバス A380、A350XWB 向け LA/MSF がなかった場合）と、実際の状況の比較による。また、(c) ボーイングの受けた販売減少・妨害による悪影響は、両方、計算に入れられる（¶ 6.2）。

(a) について、EU は、1 回限りの補助金の場合、同様の悪影響が続くという前提が働かない、として過去の参照期間の利用に反発した（¶ 6.34-.35）。だが、仲裁人はそのマンドートにより、過去の参照期間の悪影響に応じた対抗措置を決定できる、とした（¶ 6.43-.46）。

(b) について、EU は、反復性ある補助金の悪影響にもとづいて 1 年単位の対抗措置額を決定した過去の例と異なり、1 回限りの補助金に関係する本件では、対抗措置を絶対額で決めるべき、と主張した（¶ 6.35）。しかし、仲裁人は、1 年単位の対抗措置の前提を不履行ととらえ、不履行がある限り 1 年単位の対抗措置額を決められる、とした（¶ 6.48-.54）。

(c) について、EU は、第 1 次履行確認手続での販売減少・妨害の認定が、それぞれ、反実仮想対比でのボーイングの受注減少・引き渡し減少にもとづいていた点に着目した。そして、それら

の合算は二重計上である、と非難した。だが、仲裁人は、参照期間のエアバスの引き渡しと同期間のエアバスの受注によらないことに鑑み、合算を認めた（¶ ¶ 6.123-126）。

(2) 販売減少の価値評価に関する各論

米国はまず、(a) 参照期間のボーイングの販売減少すべてについて、関係するエアバスの受注と比較可能なボーイングの受注を特定する。次にその受注価格に、原材料費・労務費高騰などを反映すべくエスカレーション係数を掛け、反実仮想受注の引き渡し時の価値を求める。最後にこれを、(b) 米国債 10 年の利回りで受注時の価値に割り引く（¶ ¶ 6.159-162）。

(a)について、仲裁人は、EU の主張通り、受注状況をふまえて認定された販売減少の価値算定では、受注後の事実の考慮が必要である、とした（¶ ¶ 6.207-215）。

この理解にもとづき、仲裁人は、エアバスが後に受けた解約分（破綻したトランスアエロ航空からの全受注、エミレーツ航空の自己都合解約分）をボーイングの反実仮想の受注から除いた。さらに、仲裁人は、将来の引き渡しが見込まれるボーイングの反実仮想の受注に、過去の実績にもとづく残存率を乗じて、価値を割り引く、とした。なお、本件事実に鑑み、エアバスが受けた機種変更、引き渡し延期の考慮は不要とされた（¶ ¶ 6.221-273）。

(b)について、EU は、①実質金利、②LCA 価格の予想インフレ率、③ボーイングのデフォルトリスクを反映する割引率が適当だ、と述べた。そして、割引率の選択肢は、エスカレーション係数か、ボーイングの資本コストの加重平均になる、と提案した（¶ ¶ 6.336-338）。

だが、仲裁人は、①と②、③と先述の残存率の重複に鑑み、EU の主張を退けた。仲裁人は、代わりに、ボーイングが支払を待つ間のインフレリスクと機会費用を反映する、米国債 10 年の利回りにボーイングのスプレッドを加えた割引率を適当とした（¶ ¶ 6.348-354）。

(3) 妨害の価値評価に関する各論

米国は、(a) 参照期間に 6 つの地理的市場で生じたエアバス A380 の引き渡し（妨害）が全量、ボーイング 747-8I の反実仮想の引き渡しに代替されていたはずである、という前提に立つ。そして、(b) 現実に引き渡されていたボーイング 747-8I の平均引き渡し価格と、反実仮想の引き渡し件数を掛け、その計算結果を妨害の経済的価値とする（¶ 6.359）。

(a)について、EU は、これを経済モデルで検証すべき、と主張した。だが、仲裁人は、EU が具体的なモデルを示していない、と指摘した。そして、両機の代替性、ボーイングの生産能力の十分性、参照期間の反実仮想におけるエアバス A380 の不存在などの定性要因から、ボーイング 747-8I による全量代替を導ける、として EU の主張を退けた（¶ ¶ 6.363-465）。

(b)について、仲裁人は、EU の同意、エアバス A380 の引き渡しと比較可能なボーイングの受注がほぼない点に鑑み、販売減少の文脈と異なるこの方法を認めた（¶ ¶ 6.466-472）。

(4) 対抗措置の水準の決定

仲裁人は修正した方法論により、対抗措置を年額約 USD 7,496 million と決定した。また、物

品の他、サービス分野（金融サービス以外）を対象に含める点も認めた（¶ 9.1-2）。

4. 本件の影響

仲裁人は、不履行が続く限り、効果が漸減する 1 度限りの補助金にも対抗措置が同水準で維持されうる、としつつ、先行手続後の状況をふまえて悪影響（販売減少）の範囲を狭めた。それでも、算定額は、従来の最高記録（USD 4,043 million）³を更新するものとなった。

米国は、2019 年 10 月 18 日、エアバスの工場がある EU の一部加盟国からの航空機輸入に 10%、ワイン、チーズなど EU の名産品を含むその他製品の輸入に 25%の追加関税を課した⁴。2020 年 3 月 18 日には対象品目、税率が変更され、航空機への追加関税は 15%に上げられた⁵。背景には、本件後の第 2 次履行パネルが EU の不履行を認めたことがある⁶。

一方、米国も、ボーイングへの補助金をめぐる事件で不履行状態にある。2020 年前半には EU も、対抗措置仲裁の結果を得る見通しであり、すでに対象品目を公表済みだ⁷。これが現実となれば、対抗措置の応酬が起き、いま以上の関係悪化は避けられなくなる。

対抗措置の根拠を失わせるべく、第 2 次履行確認手続に期待しようにも、上級委が審理に必要な委員数を確保できていない以上、その手続完了すら当面は見込めない。こうした状況もあいまって、対抗措置（の応酬）の長期化が、現実味を帯びてくるのである。

もちろん、米 EU の合意で報復合戦を避けることも、1 つの選択肢だ。だが、EU がこれを視野に入れる反面、米国の意欲が薄い点はすでに報じられている⁸。本稿の執筆時点でも、2 回の墜落事故に新型コロナウイルスの影響が重なって、ボーイングの業績・財務はともに厳しく、米国はむしろ、救済に力を注がざるをえない状況にある⁹。

しかし、急激な景況悪化のあおりを受けるのはボーイングだけでなく、世界全体だ。WTO（DSB）の承認があるとはいえ、米 EU 双方には、後退する経済へ追い討ちをかけぬよう、影響の大きさと広さ、ともに著しい対抗措置を自制するよう求められる¹⁰。欧米での感染症の拡大前、ボーイングが、米ワシントン州の税優遇を辞退する動きもあったところ¹¹、事態の沈静化後に、こうした履行の試みが双方にみられるようになることも、重要となろう。

¹ Decision by the Arbitrator, *European Communities and certain Member States - Measures Affecting Trade in Large Civil Aircraft - Recourse to Article 22.6 of the DSU by the European Union*, ¶ 9.2, WTO Doc. WT/DS316/ARB (Oct. 2, 2019).

² Dispute Settlement Body, *Minutes of Meeting - Held in the Centre William Rappard on 14 October 2019*, ¶ 1.6, WTO Doc. WT/DSB/M/435 (Dec. 12, 2019). 金額は、承認額の約 USD 7,496 million を、本稿執筆時点の 1 ドル=約 110 円のドル円相場で円換算した概算値である。

³ 経済産業省通商政策局編『2019 年版不公正貿易報告書：WTO 協定及び経済連携協定・投資協定からみた主要国の貿易政策』（樹芸書房、2019 年）391-394 頁。

⁴ 「米、欧州に追加関税」『日本経済新聞』朝刊 2019 年 10 月 19 日、9 面。

⁵ 「米、対 EU 関税を拡大」『日本経済新聞』夕刊 2020 年 2 月 15 日、3 面。

⁶ *U.S. to Mull Airbus Tariff Hikes After Second Compliance Panel Win over the EU*, INSIDE U.S. TRADE, Dec. 2, 2019.

⁷ 「EU、米報復に対抗準備」『日本経済新聞』夕刊 2019 年 10 月 19 日、3 面。

⁸ *WTO Grants U.S. \$7.5 Billion for Retaliation in Airbus Dispute*, INSIDE U.S. TRADE, Oct. 2, 2019.

⁹ 「ボーイング、最大の危機」『日本経済新聞』朝刊 2020 年 3 月 20 日、2 面。

¹⁰ 「米国がいま追加関税を課すのは危険だ（社説）」『日本経済新聞』朝刊 2020 年 2 月 28 日、2 面。

¹¹ 「州の税優遇を辞退、ボーイング、制裁回避狙う」『日本経済新聞』夕刊 2020 年 2 月 20 日、3 面。