



Title	EUにおけるロビイング：二つのリサイクル指令のケースを通して
Author(s)	戸澤, 英典
Citation	阪大法学. 2003, 53(1), p. 47-111
Version Type	VoR
URL	<a href="https://doi.org/10.18910/54943">https://doi.org/10.18910/54943</a>
rights	
Note	

*The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA*

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

# EUにおけるロビイング

——二つのリサイクル指令のケースを通して——

戸 澤 英 典

## 〔目次〕

- 一 問題関心
  - 一一 ブリュッセルD.C. (“Brussels D.C.”)
  - 一二 ロビイング研究の展開
  - 一三 本論文のねらい
- 二 廃自動車 (ELV) 指令
  - 二一 EUと自動車業界
  - 二二 廃自動車 (ELV) 指令立法の背景
  - 二三 欧州委員会による指令案の作成
  - 二四 欧州議会での第一読会
  - 二五 共通ボジション採択の難航 (理事会審議)
  - 二六 欧州議会第二読会
  - 二七 調停委員会での合意

二一八 E L V指令の国内法制化

二一九 小括

三 廃電子・電気機器リサイクル (W E E) 指令および危険物質使用禁止 (R o H S) 指令

三一 一 E Uと家電業界

三一 二 家電リサイクル指令立法の背景

三一 三 欧州委員会による指令案の作成

三一 四 欧州議会第一読会

三一 五 理事会審議から共通ボシヨンの採択へ

三一 六 欧州議会第二読会

三一 七 調停委員会での合意

三一 八 小括

四 むすびに

“Der liebe Gott steckt im Detail.” — Aby Warburg

“Devils are in the details.” — A Lobbyist in Brussels<sup>(一)</sup>

# 一 問題関心

一一 一 ブリュッセルD C (“Brussels D.C.”)

現在のブリュッセルは次第に欧州の「首都」らしさを呈するようになっていゝ。二〇〇四年五月に予定される第五次拡大によって人口四億五千万余、G D P約八兆三千億ドルにまで膨れ上がるE Uの政治的決定が行われるブリ

ユッセルに対しては、巨大なサイズの政体 (polity) の中心として、ワシントンDCとの類似性も指摘されるようになってきている。<sup>(2)</sup>

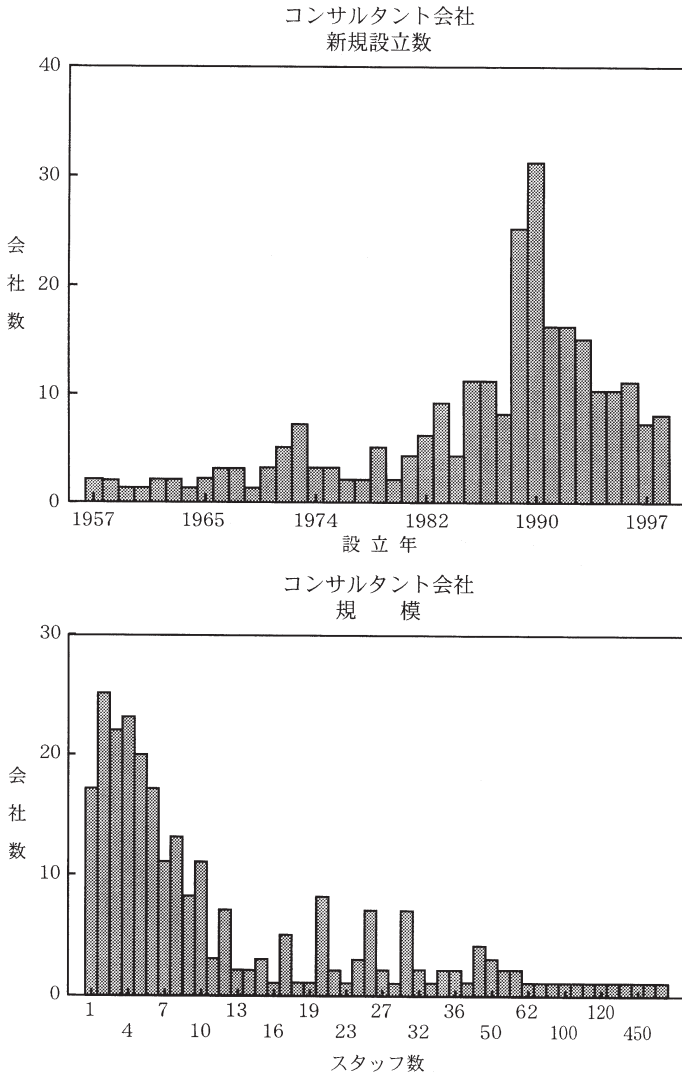
とりわけ、ブリュッセルがワシントンDCに急速に肩を並べようとしているのがロビイングの規模である。

欧州委員会の一九九二年の報告書によれば、ブリュッセルでは三〇〇〇の利益団体 (内五〇〇の国際団体) が存在し、一〇、〇〇〇人のロビイストが活動しているとの記述がある。<sup>(3)</sup> この報告書以後のヨーロッパ統合の進展、即ち単一欧州市場の成立 (一九九三)、マーストリヒト条約の発効 (一九九三)、第四次拡大 (一九九五)、単一通貨ユーロの導入 (一九九九)、アムステルダム条約の発効 (一九九九)、ニース条約の発効 (二〇〇三) …と続くEUの権限強化に伴い、ロビイストの数も格段に増えている。一説によれば、二〇〇三年現在、二〇、〇〇〇人以上のロビイストがブリュッセルで活動しているとも言われる。この数字はワシントンのロビイストの比率には及ばないものの、欧州の首都においては群を抜いた数字である。<sup>(4)</sup> 二〇〇二年にはロビイストのための最初の学校もできたという。<sup>(5)</sup>

ところで、本論を進める前に「ロビイスト」および「ロビイング」の現況を概観し、さしあたりの定義をしておくのが有用であろう。

狭義のロビイストは、顧客の代理人として活動する法律事務所やコンサルティング会社のスタッフであろう。こうした職業的代理人の活動はブリュッセルでは最近の現象ではあるが、一九八〇年代半ばから着実にその数は増え、かつグローバルなコンサルティング会社も本格的に活動するようになってい<sup>(6)</sup>る。但し、未だにそれほど淘汰を経えないこともあり、ロビイングの質という点では疑問符も付されている。<sup>(7)</sup> [図1参照] また、シンクタンクの中にも部分的にコンサルタントに近い活動を行うものもあるが、ブリュッセルではこれも発展途上の観がある。<sup>(7)</sup>





〔図 1〕

EUレベルでの利益代表の経験がより長いのは、欧州レベルの圧力団体や各種の利益団体のスタッフであろう。欧州共同体産業連盟（UNICE）、欧州労働組合総連合（ETUC）、EEC農業団体委員会（COPA）はEEC創設時期からの三大圧力団体であるが、これに加え欧州消費者団体連合（BEUC）や環境七団体<sup>(9)</sup>のような後発の頂上団体も近年ますます重要な役割を果たすようになってきている。域外諸国の団体についてもEUとの通商の関係から米国商工会議所（American Chamber of Commerce: AMCHAM）のように確固たる地位を築いているものも存在する。<sup>(10)</sup>

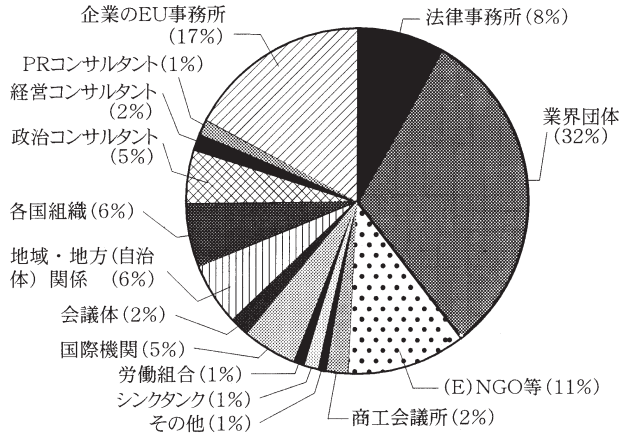
また、こうした頂上団体に加盟する各国の業界団体や各企業もブリュッセルに事務所を構えるところが増えていく。したがって、例えばVWやフィリップスといった大企業の場合には、（一）自らのベルギー支社、（二）各国レベルの業界団体や商工会議所のブリュッセル事務所、（三）欧州レベルの（各種）頂上団体、といった複数のチャネルを同時に持ち、かつ使い分ける戦略（“multi-voice” strategy）が一般的となっている。

さらに、公的な代表がロビイングに類した活動を行う場合がある。こうした活動についてEU加盟国に即して見ると、各国の常駐代表よりも地方自治体のブリュッセル事務所の方が活発な活動を行っている。共通農業政策（CAP）や構造基金といったEU予算の「箇所付け」を巡るロビイング活動である。域外諸国については、外交団の活動がロビイングに相当する場合もある。

これに加えて、ある争点領域に関して一時的に結成される団体も存在する。こうした団体の中には必要がなくなれば縮小もしくは休眠するものもある。また、各国からの出張者の中には、ほとんど毎週のようにブリュッセルを訪れる者も数多くいるという。

このようにロビイングの主体には、組織・非組織もしくは公私の区別を問わず、非常に幅があることが指摘でき

EUの圧力団体（1997）  
（総数1885）



出典: Landmarks European Public Affairs Directory 1997

〔図2〕

る。<sup>(11)</sup>  
〔図2参照〕

また、一般にロビイングと呼びうる行為についても、「公的機関との非公式な情報交換から、非公式に影響を及ぼそうとするものまで」<sup>(12)</sup>かなりの幅が存在する。

したがって、さしあたりロビイングは「組織・非組織もしくは公私の区別を問わず、個人もしくは集団によって政策決定過程に影響を及ぼそうとする行為」と近似的に定義しておくこととして、次節で研究史を振り返ろう。

#### 一 二 ロビイング研究の展開

ロビイング研究は、政治過程研究としてそもそも米国で進展してきた分野である。ベントレー (Arthur F. Bentley) やジョーード (Charles A. Beard) の集団理論を先駆として第二次大戦後に利益団体理論として発展を遂げ、アメリカ政治学の中で確たる地位を占めるようになったことは改めて記すまでもない。また、その後オルソン (Mancur Olson) の合理的選択理論やソールズベリー (Robert H. Salisbury) の交換理論などによる理論の充実もよく知られている。<sup>(13)</sup>

また米国の多元主義論においては、それが「利益集団自由主義」(“interest group liberalism”)に過ぎないというローウィ(Theodore J. Lowi)の批判も古典的な論点となっている。<sup>(14)</sup> 圧力団体によるロビイングを地域代表に基づく議会民主主義を補完するものとむしろ肯定的に評価する多元主義論の主流に対して、ローウィは、ニューディール期以降の米国政治における行政機関への権限委任と、その中で特権的利益を享受する利益集団による「恒久的管財体制」の病理を鋭く批判した。

ヨーロッパ政治の文脈に目を転じると、欧州レベルでは、一九五〇年代から六〇年代にかけて、ヨーロッパ統合を推進する民衆団体の活動、次いでEECに対する国際圧力団体の活動が注目を集めた。<sup>(15)</sup> こうした超国家レベルの民衆団体の活動に対する注目は、一方ではEC委員会のテクノクラシーの傾向に対する否定的な評価を生み、他方でドゴール仏大統領の(反)欧州政策によって国家から超国家的機関への単線的な発展に疑問符が付されたことにより、再び国家の役割が重視されるようになり下火となった。<sup>(16)</sup>

一九七〇年代半ばになると、欧州での政治過程に対する分析はネオ・コーポラティズム研究を中心として展開した。<sup>(17)</sup> オイルショック後に顕在化した「統治の危機」の中、新たな政治・経済体制を模索する西欧各国の政治経済体制の比較を分析対象としたネオ・コーポラティズムには、アメリカ的多元主義モデルに対する批判としての意味もあった。垂直的に組織化されたネオ・コーポラティズムが比較的良好に妥当する西欧政治には、米国流のロビイングは異質のものと捉えられた。<sup>(18)</sup> さらに研究の進展につれ、メゾ・レベルのコーポラティズムにも関心が向けられるようになった。<sup>(19)</sup>

こうしたネオ・コーポラティズムは一国主義的なモデルであり、現実のヨーロッパ統合が進展し、特に単一欧州議定書以降「EUロップ」<sup>(20)</sup>が加速化する中で、そのパラダイムの有効性を失っていった。

シュトレークとシュミッターは一九九一年の論文で、EU政治はトランスナショナルな多元主義に進展した、と述べた。<sup>(21)</sup> 他方で、ユーロ・コーポラティズム (Euro-corporatism) の生成を指摘する見方も示され、一九九〇年代にはEU政治が多元主義かユーロ・コーポラティズムか、という論争が起こった。<sup>(23)</sup>

こうしたマクロレベルの論争とは位相を別にして、メゾ・レベルのコーポラティズム研究の流れも受け継ぎつつ、政策領域毎の意思決定の態様の違いに注目する政策ネットワーク論も盛んになった。<sup>(24)</sup> また、ガバナンス研究も盛んに行われ、ヒアリング調査の手法も多用しつつ、個々の政策領域のケース・スタディーが蓄積されてきた。<sup>(25)</sup>

こうしたガバナンス研究と並行して、より実践志向で行うロビイング研究も多くの実務家や研究者の関心を集めるようになってきた。

まずロビイングの爆発的展開によって、ハウツーものを兼ねたケース・スタディーが盛んに行われた。<sup>(26)</sup> さらに、より一般的にロビイングがEUガバナンスに果たす役割を積極的に捉えようとする研究も行われるようになってきた。その嚆矢ともいえるのがグリーンウッド (Justin Greenwood) およびメイジャーとリチャードソン (Sonia Mazej/Jeremy Richardson) による一連の研究である。<sup>(27)</sup>

EU加盟国の中では、英国においてEUレベルでのロビイングの実態に対する関心が高く、また国内の政治過程とも早くから連動して論じられていたが、<sup>(28)</sup> ブリュッセルでの意思決定が各国政治に及ぼす影響が強まるにつれ、他の加盟国でもEUのロビイングに関する研究が盛んになっている。<sup>(29)</sup>

また、ロビイング研究では直接扱われることは少ないものの、古典的な論点であるロビイングの持つ民主主義との緊張関係は、EUガバナンスの民主化の文脈で盛んに論じられている。<sup>(30)</sup>

以上のようなEUのロビイングに関する研究は、ヨーロッパ統合研究と圧力政治研究という二つの学問領域の接

点を扱うものであり、両方の分野にとって新たな視野を開く可能性を与えるものと言える<sup>(31)</sup>。その成果をコンストラクティヴィズム（社会構築主義）や（マルチレベル・）ガバナンス論といったヨーロッパ統合に対する理論的アプローチにフィードバックさせることも有益であろうし、また米国のロビイング研究と突き合わせるのも興味深い課題と思われる。

### 一三 本論文のねらい

本稿は、統合の進展によるEUガバナンスの変容と現況を、ロビイングの実態を観察することによって明らかにしようとするものである。その際、近年EUにおいてもっとも多くのロビイング活動をもたらした廃自動車（ELV）指令および家電リサイクル（WEEE/ROHS）指令の二つをケース・スタディーとして取り上げ、ロビイングとそれがEUでの立法過程に与えた影響を詳細に跡付けていく。

この二つのリサイクル指令を取り上げる理由は以下の三点である。

第一に、両者はEUレベルでの権限が強い市場統合と環境政策という二つの分野の接点に位置する事例であり、EUの政策領域の中でも中心的なものと思われる点である<sup>(32)</sup>。立法過程に関与したアクターも、一方に自動車産業および家電産業という基幹産業の企業および業界団体、他方に環境NGOや消費者団体等が存在した。また、環境政策が早くから協力手続や共同決定手続の政策分野とされたことから、欧州議会の関与もかなりの程度実効的なものであった。

第二に、この二つのリサイクル指令が、EUの環境政策を見る際にも興味深い事例を提供している点である。EUの環境政策は、京都議定書の締結の際に如実に現れたように<sup>(34)</sup>、一つのモデルとして関心の高いものである。しか

し、個々の施策や指令等については、その立法過程・国内法化・執行の現状まで含めて分析したものは意外なほど少ない。そのため、EUの政策の特質や政治的意味合いについて十分に理解されているとは言い難い。本稿は、EUの環境政策を総合的に理解するために有用な素材の提供を目指すものでもある。

第三に、両者が、域外諸国―特に日米―の産業界にも大きく影響を与えるものであったことである。この点は、域外諸国の政策や競争力との関係がEUの施策にどのような影響を与えるか、また逆にそうしたEUの動きが域外諸国にどのような影響を与えているかについて、自動車リサイクルと家電リサイクルという一種の近親比較によって、より明確にすることを試みる。

以下、本稿は二節で廃自動車（ELV）指令を、三節で家電リサイクル指令（WEEE／RoHS）を扱う。各々の節には小括を付し、最後に四節において両者の比較も踏まえた上で、上記三点の関心に沿って結論的な考察を行う。

## 二 廃自動車（ELV）指令

### 二―一 EUと自動車業界

自動車業界がEU（かつてはEC）と関連を持つようになったのは、域外諸国との貿易摩擦をきっかけとしていた。

ヨーロッパは自動車産業発祥の地であり、仏独英伊といった主要国には第一次大戦前から有力メーカーが存在した。一九二〇年代以降の米国での大量生産方式（フォードイズム）の発展と第二次大戦による疲弊によって世界トップの座を米国自動車メーカーに明け渡したものの、一九五〇年代以降、経済が回復するのに伴い欧州（特に西ド

イツ)の自動車産業も急速に発展し、再び米国の大手メーカーと世界市場に覇を競うようになった。<sup>(35)</sup>

一九七〇年代になると、低価格・高品質の小型車を売り物とする日本車の輸入急増に対して、欧州各国は輸入数量割当を行うようになった。これに対して、日本車メーカーは現地生産に切り替える動きを見せた。

一九八六年に締結された単一欧州議定書(SEA)により共同市場完成への動きが加速化すると、各国別の日本車の輸入数量割当をEC全体に置き換えようとする動きが出てきた。これは一九九一年の日・EC輸入数量割当として実現する。<sup>(36)</sup> また、SEAによる研究・開発(R&D)への公的補助―その代表的なものとしてEU CAR (European Council for Automotive Research and Development)―もあり、こうしたECレベルの政策が後述するように欧州レベルの業界団体の結成を促した。

また、域内市場の完成という観点からは、これとは別にEC独禁法との関係で特に販売代理店制が問題となったが、アフターケアの必要性等の理由で適用除外とされた。(ユーロ導入後は、新車販売価格の域内格差の問題が蒸し返されてもいる。)

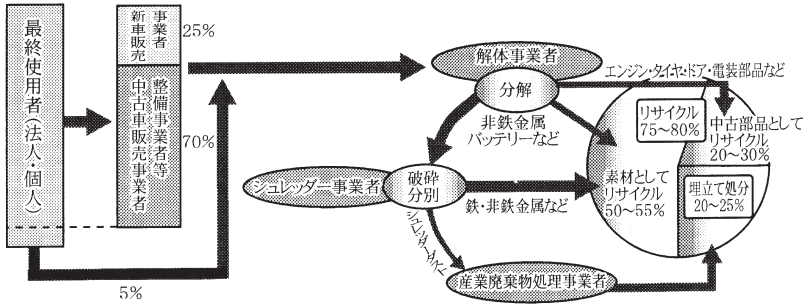
さらに一九九〇年代に入ると、EUレベルでの環境政策や消費者政策の策定が進展し、自動車産業にも大きな影響を与えるようになってきた。<sup>(37)</sup> こうした政策領域についてはマーストリヒト条約によって共同決定権を与えられた欧州議会の関与も大きくなった。具体的な施策や指令としてオートオイル・プログラムや排出ガス規制などがある。<sup>(38)</sup>

こうしたEUレベルでの施策に関与する自動車業界のアクターは以下のようになっている。

一九九一年三月には、日・EC輸入数量割当をきっかけに欧州自動車工業会 (Association des Constructeurs Européens d'Automobiles: ACCEA) が欧米のメーカー一四社で組織された。(現在は二三社) ACCEAは共同



## 使用済み自動車のリサイクルフロー



出典：(社)日本自動車工業会ホームページ(<http://www.jama.or.jp/>)

[ 図 3 ]

市場自動車製造者協議会 (the Committee of Common Market Automobile Constructors: CCMC) をその前身とするが、CCMCと異なり米国および当時EUに未加盟であったスウェーデンの自動車メーカーを含み、またCCMCが無力であったという反省から意思決定を四分の三以上の多数決としている。<sup>(39)</sup> その結果、最も多い五社を擁するドイツの自動車メーカーが主導する体制となった。<sup>(40)</sup>

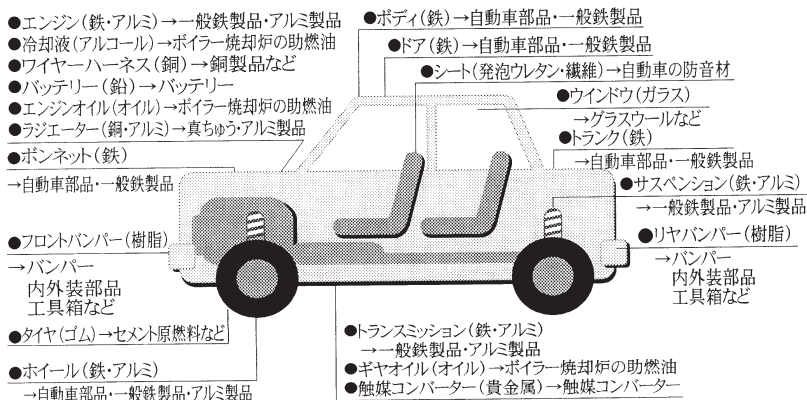
これに対して、日本自動車工業会（JAMA）も一九九〇年にブリュッセル事務所を開設し、さらに一九九四年には東京の本部内に環境部を設置して、欧州でのリサイクル指令制定への動きにも備えた。また、次第に韓国車に対する輸入制限も強まる中、一九八八年に創設された韓国自動車工業会（Korea Automobile Manufacturers Association: KAMA）もACEAやJAMAの動きを睨みながらリサイクル指令制定の動きに備えていた。<sup>(41)</sup>

## 二二 廃自動車（ELV）指令立法の背景

自動車は現在でもリサイクル率七五～八〇%を達成しており、リサイクルの「優等生」ともいわれる。実際のリサイクルの過程は「図3」のようになっている。まず解体業者によって、中古市場性のある部品、高

## EUにおけるロビイング

### 使用済車両のリサイクル用途



出典: (社)日本自動車工業会ホームページ(<http://www.jama.or.jp/>)

〔図 4〕

価な希少金属を使用している排気触媒、高品質な金属素材のエンジンやミッション等の大型部品（一部を部品として再生利用することもある）が外され、エンジンオイル等の液体やエアコンの冷媒ガス等も抜き取られ、酸や鉛を含むバッテリーが別途処理される。次に、シュレッダー業者により、がらんとした車体は破碎処理され、鉄屑、その他の非鉄金属屑が回収される。最後に残るのがシュレッダーダストであり、廃棄処理業者が最終処理場に埋め立てて処理している。

しかし、自動車台数が急速に増え（EU一五カ国内の保有台数で見ると一九六〇年が約三千万台、一九七〇年が約八千万台、一九八〇年が約一億四千万台、現在では約二億台、一九八〇年代から廃自動車の回収・リサイクルがEU域内で問題とされ始めた。一九九〇年代にはEU域内で、約七%の廃自動車が放棄され、さらに年間八〇〇万〜九〇〇万トンの廃棄物と重量の約二五%にあたるシュレッダーダストを排出するに至った<sup>(42)</sup>。また、ポリ塩化ヴィニル（PVC）、ポリ塩化ビフェニル（PCB）、重金属（鉛、水銀、カドミウム、六価クロム）、エンジンオイル、不凍液等が土壌汚染の原因

となっていた。

こうした中、まず（緑の党の進出に見られるように）環境問題に敏感となっていたドイツに於いて国内法制定の動きが起こった。他方、フランスやイタリアではリサイクル率向上の自主的取り組みの動きが広がった。

結果として、一九九四年時点で、EU諸国は以下の三つのグループに大別される状況となっていた。

第一のグループは、ELV関連業界による自主規制とこれを法的に補完する仕組みの二本立ての制度が目指されたところで、ドイツとオランダがこれにあたる。オランダではメーカー、整備業界、解体業界により設立された民間組織であるオランダ自動車リサイクル協会（Auto Recycling Nederland BV: ARN）がリサイクルに当たり、これとは別に公的に設立された自動車リサイクル財団が新車および輸入中古車の車両登録時に解体処理費用をユーザーから徴収しARNにリサイクル費用を支弁するという制度となっていた。（ドイツについては二一八節で詳述する。）

第二のグループは、業界側がリサイクル率の向上に努める等の何らかの自主的取り組みを図ったところで、フランス、スペイン等がこれに該当する。

第三のグループは、何らの対策もとられていない国であり、もともと多数派であった<sup>(43)</sup>。

## 二一三 欧州委員会による指令案の作成

このように自動車リサイクルに対するEU各国の取り組みに顕著な違いがあり、将来的には域内市場に齟齬も生じかねない状況が予想される中、欧州委員会は一九九四年に至り共通のルール作りに着手した。これは同年に策定された第五次環境行動計画<sup>(44)</sup>（The 5th Environmental Action Programme）の廃棄物処理（section 5.7.）の項

ELV（廃自動車）指令制定過程（共同決定手続）

The flowchart illustrates the legislative process for the ELV Directive, starting with the proposal by the Council of Ministers in 1997.7.9. The process involves the Council of Ministers, the European Parliament (1st reading), the Council of Ministers, and the European Parliament (2nd reading). Key dates include 1997.7.9, 1999.2.11, 1999.7.29, 2000.2.3, 2000.3.16, 2000.5.23, 2000.7.20, and 2000.9.18. The process concludes with the adoption of the common text by both the Council and the Parliament on 2000.9.18.

1997.7.9.

欧州委員会  
法案を提出

1997.7.9.

欧州議会（第1読会）  
意見表明

1999.2.11.

理事会  
特定多数決で共通の立場を採択

1999.7.29.

欧州議会（期間3ヵ月以内）（第2読会）

決定せず  
共通の立場を承認  
総議員の絶対多数で共通の立場を修正  
総議員の絶対多数で共通の立場を否定する意思を表明

2000.2.3.

理事会  
共通の立場に従って法案を採択

法案成立

欧州委員会  
欧州議会の修正案について意見表明

2000.3.16.

廃案

理事会（期間3ヵ月以内）

- ・ 欧州議会の修正提案を特定多数で承認
- ・ 欧州委が同修正提案に否定的意見の場合は全会一致が必要

2000.3.29.

法案成立

調停委員会（期間6週間以内）

共同草案を採択  
共同草案を採択できず

2000.5.23.

（期間6週間以内）

欧州議会  
総議員の絶対多数で共同草案を採択

2000.9.7.

理事会  
特定多数で共同草案を採択

2000.7.20.

共同草案により法案成立

2000.9.18.

- ・ どちらか一方でも採択できない場合は廃案

(阪大法学) 53 (1-61) 61 [2003.5]

に基づくものであった。

欧州委員会の主管は第Ⅺ総局（環境・消費者保護・原子力安全担当、現在は環境総局）であり、副次的に第Ⅲ総局（域内市場・産業担当、現在は企業総局）が加わる形とされた。まず、欧州委員会は外部に予備的な調査を委託しており、その報告書が二本提出されている。<sup>(45)</sup>

この間、一九九五年一月にサンテル（Jacques Santer）を長とする新しい欧州委員会が成立したことに伴い、翌九六年にかけて欧州委員会の各総局でも組織改編が行われた。第Ⅺ総局では、環境担当欧州委員にはデンマーク人のビャーゴー（Ritt Bjerregard）が留任したが、総局長にオランダ人のエントホーヴェン（Marius Enthoven）、ELV指令案の起草を直接担当する原課であるE局<sup>(46)</sup>課の廃棄物管理（Management of Waste）課長にドイツ人のクレーマー（Ludwig Kramer）が就任した。欧州委員会のキーパーソンともいえる三人が環境問題に関する「先進国」出身者で占められたことが、その後の展開に「決定的な影響」を与えてしまった、という評価もある。<sup>(46)</sup>

それ以後、前記の委託調査の結果も踏まえつつ第Ⅺ総局内部で草案が練られ、一九九七年七月九日、欧州委員会はELV指令案となるコミュニケーション<sup>(47)</sup>を採択した。

同コミュニケーションは、概要（Summary）、提案趣旨（Explanatory Memorandum）、内容解説（Contents of the Proposal）、指令案本体（Proposal for a Directive of the Council）、経済的影響評価（Impact Assessment Form）の各部分から構成されている。

提案趣旨においては、ELV指令案を提案するに至った背景・理由・期待される効果等が述べられている。特に経済効果として、解体作業が労働集約的であることから雇用創出効果が大きい点を強調し、即時に一万―一万五千

の新規雇用を生み出し、長期的には一〇万の雇用を生み出すとされていた。<sup>(48)</sup>

当初の指令案本体は、全一四条と付則から構成されていた。(最終的には当初の九条「情報」と一〇条「報告」がまとめられ、結果全一三条になった。)

その後、争点となったのは主として以下の五点である。

① 予防(四条二項)に規定される禁止部品

② 回収義務(五条四項)

③ 費用負担(同条項)

④ リサイクル率(七条)

⑤ 各条項の発効時期(これは本来他の四点と同列の争点とは言えないが、便宜的に五番目とする。)

これらの点について欧州委員会の当初案では以下のようになっていた。

① 予防に規定される禁止部品―二〇〇三年一月一日以降に市場に投入される車両について、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムがシュレッダー、埋め立て、焼却、混焼により廃棄物として処分されることを防止しなければならない。但し、電子回路中のハンダ(鉛)は当初案でも除外。

② 回収義務―二〇〇三年一月一日以降は、廃車を無償回収。

③ 費用負担―「最終所有者または保持者が認可処理施設にELVを引き渡す際に(中略)負担したコストを、メーカーを代理するディーラーが払い戻すことを保証」という文言で、ディーラーが負担した回収費用を最終的にはメーカーが負担することが規定されていた。

後述するように、費用負担に関しては、その後、特に既販車回収の費用負担をめぐって激しい利害対立が生じ

ることとなる。

④ リサイクル率—二〇〇五年一月一日までに再使用・再資源化率で八五％以上、再使用・再生率で八〇％以上、二〇一五年一月一日までに再使用・再資源化率で九五％以上、再使用・再生率で八五％以上と規定（全て車両重量比<sup>(49)</sup>）。

⑤ 各条項の発効時期—特に回収義務の発効時期について、メーカー側は主として技術的対応が間に合わないとの理由から、後に延期を求めた。

また、ここに挙げた以外の条項も含め、猶予期間を当初案より長く設定することは、その後の立法過程に於いて妥協形成の重要な「カード」となった。

## 二—四 欧州議会での第一読会

欧州委員会によるELV指令制定への動きに対して、自動車業界はロビイングの初動に遅れたようである。<sup>(50)</sup> 欧州議会に関しては、ACEAはドイツの自動車メーカーを通して政権政党であるSPDのランゲ議員 (Bernhard Lange：独、PSE)を中心にロビイングしたという。

第一読会の審議に付された欧州議会では、環境・公衆衛生・消費者政策委員会（通称・環境委員会）に審議を付託し、同委員会はフロレンツ議員 (Karl-Heinz Florenz：独、PPE-DE)をラポルトゥールに指名した。<sup>(51)</sup>

一九九九年二月二日、環境委員会は一二七の修正案を含むフロレンツ報告書を承認した。この環境委員会での決定を受けて、同月一日の欧州議会本会議においてフロレンツ報告書は賛成多数で承認され、欧州議会での第一読会が終了した。

この結果を受け、欧州委員会は理事会に提出する意見を検討した。一九九九年三月の環境相理事会までには間に合わず、結局一九九九年四月二八日に欧州委員会の修正案が提出された。この修正案は欧州議会が本会議で採択した四五の修正案のうち一七を受け入れた内容であり、重要な点は以下の内容となっていた。

- ① 予防に規定される禁止物品―欧州委員会の当初提案がより細かく場合分けされ、例外規定も拡充される形となった。具体的には、(1)二〇〇一年七月一日以降、鉛、カドミウム、六価クロム含有部品のシュレッダー禁止と水銀含有部品の埋め立ての禁止、(2)二〇〇五年一月一日以降、付則II(新たに設けられたリスト)に適用除外部品として規定されたもの以外について、鉛、カドミウム、六価クロム、水銀の新型車への使用禁止、とされた。
- ② 回収義務―二〇〇三年一月一日以降は、廃車を無償回収。(これは当初規定のまま。)
- ③ 費用負担―「最終所有者以外が負担する」という規定。ニュアンスとしては、メーカーだけではなく、ディーラーや公的機関も含める可能性。
- ④ リサイクル率―二〇〇五年以前の認証車は再使用・再資源化率で八五%以上、それ以降は再使用・再資源化率で九五%以上、再使用・再生率で八五%以上。(これは当初案よりも厳しくなっている。)
- ⑤ 各条項の発効時期―予防について一部前倒し。

## 二一五 共通ポジション採択の難航(理事会審議)

一九九九年初めにACEA会長に就任したVW社長のピエヒ(Ferdinand Piëch)は、このELV指令案の審議が進むに連れ危機感を強め、立ち遅れを挽回するべく激しいロビイング活動を展開した。ピエヒは各国政府に対して意見書を送付すると共に、特にドイツの赤緑連立政権に対してはシュレーダー首相を中心に直接的な働きかけを



行った。トリッティン (Jurgen Trittin) 環境相は、緑の党の中でもフィッシャー外相らの現実派 (Realos) に対抗する原理派 (Fundis) の代表格と見なされていたが、シュレーダー首相はトリッティン環境相に対して更迭をもちらつかせながらE L V指令案に反対するよう圧力をかけた、とも報じられた。<sup>(52)</sup>

ピエヒのロビイングが与えた効果は大きく、同年六月にルクセンブルクで開催された環境相理事会は、議長国ドイツをはじめ、英国、スペインが反対に回り三カ国でブロック・マイノリティー (特定多数決の成立に必要な票数を阻止し得る二六票以上の反対派) を形成したため、E L V指令案での共通ポジションの採択を先送りにせざるを得なくなった。

この立場の違いは翌七月の理事会では一層激化し、会議場での激しい対立の様子は、理事会の会議場に設けられたカメラの映像が誤って記者会見場につながってしまった部分があったため筒抜けになったという。九九年後半の議長国に就任したオーストリアのバーテンシュタイン (Martin Bartenstein) 環境相は「トリッティンが問題 (the problem)」と名指しし、ビャーゴ欧州委員は「スキングラス」と評した。記者会見場では怒ったビャーゴが「環境政策が自動車業界に支配されるなんて、不幸としか言えない」と左隣の議長をにらみつけた、という。<sup>(53)</sup> トリッティンがこれほど強硬な反対姿勢を貫いた直接の要因が仮にシュレーダー首相からの強い圧力だとしても、その背景には政権政党に就いたドイツ緑の党 (特に原理派) の変容がある。<sup>(54)</sup>

こうして難航したE L V指令案の共通ポジション採択であったが、同年七月二二日のCOREPERの場でようやく妥協が成立し、スペイン、英国が反対を取り下げることによって特定多数決に必要な票数を確保する見込みが立った。その結果、同月二九日、理事会は書面手続きで共通ポジションを採択した。結局、ドイツは反対のまま、オランダは棄権に回るという票決となった。<sup>(55)</sup>

この共通ポジションの内容は、主な点につき以下のようになっていた。<sup>(56)</sup>

- ① 予防—指令発効後一八カ月経過後より、新造車への四物質使用禁止。
- ② 回収義務—既販車を含めたELVの無償回収期限が三年延び、二〇〇六年一月一日から。
- ③ 費用負担—回収費用の全てまたは多くの部分をメーカーが負担。
- ④ リサイクル率—再使用・再資源化率八五%の達成目標年次を二〇〇五年から二〇〇六年に先送り。
- ⑤ 時期—予防、回収、目標年次の全てにつき先送り。

また、その他の点も含め、この理事会の共通ポジションは欧州議会の修正案のうち二〇カ所を取り入れた内容となっていた。その内一三カ所については欧州委員会が受け入れなかったものである。

この共通ポジションに対しては、自動車業界から激しい批判が起こった。<sup>(57)</sup>特に回収義務に関する遡及適用条項を問題視し、主要自動車メーカーは法的な対抗措置の検討に入り、ドイツ自動車工業連盟(VDA)は早くも欧州司法裁判所に提訴する方向を打ち出した。<sup>(58)</sup>

こうした自動車業界の動きに対して、欧州委員会(特に第XI総局)は「環境法制に関して遡及適用がないものはない」としてELV指令案の法的構成に自信を示した。<sup>(59)</sup>さらに、ACEAの公表したコスト試算(使用済み自動車一台あたりの回収・処理コストを二五〇—三五〇DM、EU全体の総計で五六〇億DM)に対しても、その試算が「積算の過程において不適切なものや省略があるために過大評価となっており、欧州委員会の試算では総額二五億ユーロ(約四九億DM)に過ぎない」と反論し、膨大な負担増という自動車業界側の批判を退けた。<sup>(60)</sup>

夏休みが開けて約一カ月の検討を経た九九年一〇月一日に、共通ポジションを「基本的に歓迎」とした欧州委員会の評価が公表され、この意見と共にE L V指令案は欧州議会の第二読会に回付された。

同年一月八日の欧州議会本会議は環境委員会に審議を付託し、同月二六日の環境委員会の場で第一読会と同じくラポルトゥールに指名されたフロレンツの報告書案に関して最初の討議が行われた。

この間、危機感を強めた自動車業界を中心として、フロレンツには激しいロビイング活動が展開されたようである。

フロレンツの修正案は露骨に自動車業界寄りのものとなっていた。特に③の費用負担が焦点となり、(1)自動車メーカーの財政的負担義務については新車に限る(既販車を含めない)、(2)既販車のリサイクルについては、メーカー、オーナー、スクラップ業者・解体業者が費用を分担する、という内容となっていた。他方、多数派形成のため⑤の発効時期が妥協のための「カード」として用いられ、E L V指令の導入を二〇〇六年から二〇〇三年に早める、としていた。

二〇〇〇年一月一日、環境委員会は、フロレンツの提出した九三の修正案の内四〇以上を否決する形で「フロレンツ報告書」を採択した。認められた修正案はクラシックカー(vintage cars)のE L V指令適用除外等の重要度の低いものが大半であり、焦点となった費用負担に関する修正案は、賛成二三、反対三四で否決された。<sup>(6)</sup>ラポルトゥールの修正案がこれほど多く否決されるのは極めて異例のことである。費用分担の修正案が通らなかつた段階で、フロレンツは二〇〇三年に指令の導入を前倒しにする修正案を撤回した。

フロレンツは、この環境委員会レベルでの多くの修正案の否決に対して、本会議での再度の修正案提出の意向を表明した。

欧州環境ビューロー (EEB) のヘイ (Christian Hey) は、「自動車メーカーの影響がこれほど欧州議会に於いて強いというのはショッキング」と評した。他方でロー議員 (Alexandre de Roo: 蘭、V/ALE) が「なかなか立派な妥協」と評価しているのは、環境NGOとは異なる緑の党の議員の微妙な立場を示していて興味深い。<sup>(62)</sup> さらに、環境派に追い討ちをかけるように、回収義務の遡及適用に疑義があるとするACEAの主張に理ありとする欧州委員会法務部 (Legal Service) の内部文書がこの時期にリークされた。<sup>(63)</sup> これに対して欧州委員会環境総局 (旧第X総局) 側は「あくまで法務部の一部員の意見」として「環境に関するEU法に遡及適用はつきもの」とする強気の態度をなおも崩さなかった。

欧州議会での審議も大詰めを迎え、自動車業界の欧州議會議員に対するロビイングも一層強まった。またACEAは遡及適用が違法でないかどうか (法的確実性を侵害していないか) の検討を専門家に依頼し、間接的な圧力をかけた。<sup>(64)</sup>

ELV指令案は環境委員会での採択を受け、二〇〇〇年二月三日にブリュッセルで開かれる欧州議会本会議 (「ミニ・セッション」と呼ばれる追加的な会期) に於いて票決に付されることとなった。

事前の予想でも僅差の票決が予想され、また遡及適用が他の産業に及ぼす影響の可能性も指摘されたこともあり、<sup>(65)</sup> (プレスとは別に) 一般傍聴席に二〇〇人を超える「ロビイスト」が注視する中で票決は行われた。

費用負担を焦点に巻き返しを図ったフロレンツ議員らの共通ポジションへの修正案のほとんどは否決され、共通ポジションは欧州委員会採択の修正に「微修正」を付した上で採択された。

だが、この「微修正」により、既販車の回収義務の適用につき、費用負担者が誰なのかを読むことができない (新車回収については生産者の負担と明示されているが、既販車ではそれが無い) という一見エラーとも思える箇

所が生じた。

五条四項第二パラグラフについては、以下の文言の修正案が採決に付されていた。

「加盟国は最終のユーザーや所有者が、市場価値がゼロまたは負の廃車についても直接的・間接的にコスト負担すること無しに、五条三項の規定により認可された処理施設に自動車を持ち込まれるよう、必要な措置を講ずる。

加盟国は本指令の発効後一八カ月経過以降に形式認証を受けた自動車について、この措置の実施のコストについて、その全てまたは重要な部分を、メーカーが負担することを確保するために必要な措置を講ずる。

加盟国は本指令の発効後一八カ月経過以前に形式認証を受けた自動車について、その廃車の引き取りが第一パラグラフに規定された条件の下に行われることを確保するために必要な措置を講ずる。」

このうち、右の傍線部分の段落が分割採決 (split-voting) の結果削除してしまったのである。これが二〇〇回にも及ぶ投票の疲れから生じた単なるミスの結果なのか、それともクリティカルな論点に火種を残し問題を先送りするための苦肉の策なのか、投票直後には関係者の大半にも不明であった。しかし、その後の経過を見ると、ロビイストもしくは議員の誰かの分割採決を要求する高等戦術が功を奏したということであるらしい。<sup>(66)</sup>

この第二読会の結果を受け、欧州委員会は欧州議会による三二の修正案の内、一三を採り入れた修正案を提示した。<sup>(67)</sup>

二一七 調停委員会での合意

二〇〇〇年三月二九日、理事会と欧州議会の調停委員会が召集された。<sup>(68)</sup>

## EU におけるロビイング

<b>欧州委員会当初案（1997年 7 月 9 日）</b>	
①	予防に規定される禁止部品—2003年 1 月 1 日以降に市場に投入される車両について、鉛、水銀、カドミウム、六価クロムがシュレッダー、埋め立て、焼却、混焼により廃棄物として処分されることを防止しなければならない。但し、電子回路中のハンダ（鉛）は除外。
②	回収義務—2003年 1 月 1 日以降は、廃車を無償回収。
③	費用負担—「最終所有者または保持者が認可処理施設に ELV を引き渡す際に（中略）負担したコストを、メーカーを代理するディーラーが払い戻すことを保証」という文言で、ディーラーが負担した回収費用を最終的にはメーカーが負担することを規定。
④	リサイクル率—2005年 1 月 1 日までに再使用・再資源化率で85%以上、再使用・再生率で80%以上、2015年 1 月 1 日までに再使用・再資源化率で95%以上、再使用・再生率で85%以上と規定。
<b>欧州委員会の修正案（1999年 4 月28日）</b>	
①	予防—欧州委員会の当初提案がより細かく場合分けされ例外規定も拡充。
②	回収義務—2003年 1 月 1 日以降は、廃車を無償回収。（当初規定のまま）
③	費用負担—「最終所有者以外が負担する」という規定。（ニュアンスとしては、メーカーだけではなくディーラーや公的機関も含める可能性）
④	リサイクル率—2005年以前の「認証車」は再使用・再資源化率で85%以上、それ以降は再使用・再資源化率で95%以上、再使用・再生率で85%以上。
⑤	各条項の発効時期—一部前倒し。
<b>理事会の共通ポジション（1999年 7 月29日）</b>	
①	予防—指令発効後18カ月経過後より、新造車に鉛、カドミウム、六価クロム、水銀の使用禁止。
②	回収義務—2001年 1 月以降に市場に出された車については即時無償回収義務、それ以外の車も含む全ての ELV の無償回収義務は2006年 1 月 1 日から。
③	費用負担—回収費用の全てまたは「重要な部分」「significant part」をメーカーが負担。
④	リサイクル率—再使用・再資源化率85%の達成目標年次が2005年から2006年に。但し、1980年 1 月以前に生産された車については、再使用・再資源化率で75%以上、再使用・再生率で70%以上の低い数値設定。
⑤	時期—予防、回収義務、目標年次の全てにつき先送り。
<b>欧州議会第二読会フロレンツ議員（ラポルトゥール）の修正案</b>	
③	費用負担 (1) 自動車メーカーの財政的負担義務については新車に限る（既販車を含めない） (2) 既販車のリサイクルについては、メーカー、オーナー、スクラップ・解体業者が費用を分担。
⑤	時期—指令の導入を2006年から2003年に前倒し。
<b>欧州議会本会議（2000年 2 月 3 日）</b>	
①	予防—「指令発効後18カ月後以降に市場に出された」→「2005年以降に形式認証を受けた」
③	費用負担 「加盟国は、最終の保持者および／または所有者が直接的・間接的にコスト負担することなしに認可された処理施設に自動車を持ち込まれることを確保するための措置をとる。」 「指令発効後18カ月後以降に形式認証を受けた自動車については、この措置の実施の費用についてその全てまたは重要な部分をメーカーが負担することを確保するための措置をとる。」
⑤	時期—回収義務の発効につき先送り。 「2001年 1 月 1 日から、同日以降市場に出された自動車に適用」→「本指令発効から18カ月後の日から、同日以降最初に市場に出された自動車に適用」
<b>調停委員会（2000年 5 月23日）</b>	
①	予防—2003年 7 月 1 日以降に市場投入された新車については、鉛、カドミウム、水銀、六価クロムの使用を禁止。
③	費用負担—前段「直接的・間接的に」を削除。後段、全部削除。
⑤	時期—2002年 7 月 1 日以降に市場に出された新車については回収費用をメーカーが負担。既販車については、2007年（2006年を一年先送り） 1 月 1 日以降、回収費用を負担する義務。
※付則 II については技術的検討を Special Technical Adaptation Committee に委ねた。	

〔表 1〕ELV 指令の主な争点

調停委員会の参加者は理事会と欧州議会の双方から一五名ずつであり、審議は妥協を得やすいように、との意味から原則非公開である。(もつともその進展状況はよく外部に漏れる。)

調停委員会は六週間の期限の最終日にあたる同年五月二三日、この日に合意がまとまらなければ廃案になるギリギリのタイミングで、ようやく妥協案を得た。

調停委員会では、特に(1)メーカー責任の適用期日と(2)有害物質の二点に議論が集中し、以下の結果となった。<sup>(69)</sup>

(1)メーカー責任の適用期日―二〇〇二年七月一日以降に市場に出された新車については、指令発効と同時に回収費用をメーカーが負担することとされた。既販車(二〇〇二年七月一日以前に市場に出された車)については、二〇〇七年(二〇〇六年を一年先送り)以降、回収費用を負担する義務が生じるとされた。(但し、この期日は加盟国の判断で前倒しすることも可能。)

結局、全ての廃車回収費用はメーカー負担となったが、既販車については二〇〇七年までに回収費用を販売価格に転嫁する可能性を残すことになった。また、回収費用の「全てまたは重要な部分」の文言は残ったため、加盟国の国内法制定時に多少の含みは残っている。

(2)有害物質―二〇〇三年七月一日以降の新車について、鉛、カドミウム、水銀、六価クロムの使用を禁止。期日については理事会側の二〇〇三年一月一日と欧州議会案の二〇〇五年一月一日の妥協案となっている。また、(期日を遅らせる口実となり得る)型式認証時ではなく、市場投入時と規定。

また、付則IIについては調停委員会でも合意できない部分があり、技術的検討を特別に設置された専門家委員会(Special Technical Adaptation Committee)に委ねることとされた。

この調停委員会での合意は、理事会側では七月二〇日の予算担当相理事会で承認され、<sup>(70)</sup>欧州議会側では九月七日

の本会議で賛成多数で承認された。こうしてE L V指令は二〇〇〇年一〇月二日に官報 (Official Journal) に掲載され発効した。<sup>(71)</sup>〔表1参照〕

## 二一八 E L V指令の国内法制化

前節で述べたようにE L V指令には各国の解釈が異なる余地が残されており、実際に国内法化する過程を見ることも必要となる。E L V指令に基づく各国法の制定は発効の一八カ月後までと期限が定められており、二〇〇二年四月二一日がその期日に当たった。しかし、A C E Aのモニタリングによると、この期日までに国内法化の作業を終えた国は一カ国もなかった、という。<sup>(72)</sup>

多少期日には遅れたものの事実上最初に国内法化したのはドイツである。二〇〇三年三月現在、他の国内法化の例がなお見当たらないため、ここではドイツの場合を見ることにする。

ドイツの場合、E L V指令制定前の自動車リサイクル制度は、自主規制と政令を両輪とする体制となっていた。<sup>(73)</sup> 自主規制 (Freiwillige Selbstverpflichtungen) は、正式名称を「循環経済及び廃棄物法に基づく環境に適した廃車リサイクルのための自主規制」と言い、環境省と自動車関連一六業界団体との間で一九九六年二月に結ばれたものである。(日系企業等は現地法人が参加している。) 具体的な内容としては、引取義務、リサイクル工場設置、リサイクルに適した自動車の設計等であった。

廃車政令 (Altautoverordnung) は、主としてユーザーの側に引渡義務を課し、ユーザーと自主規制のリサイクルの環を結びつけるものである。正式名称を「廃車の適正処理と道路交通法の諸規程への適合に関する政令」と言い、全五章で構成され、そのうち「廃車の引渡及び環境に適合した処理に関する政令」(Verordnung über die



Überlassung und umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen) が狭義の廃車政令である。一九九七年五月に成立し、その内容は廃車の際の要件に認定事業者による解体証明書を加え、それに基づいて登録を抹消し自動車税を停止するというものであった。

こうした既存の制度に代わる E L V 指令の国内法化として、廃自動車処理に関する法律 (Gesetz über die Entsorgung von Altfahrzeugen) が二〇〇一年一月二五日に閣議決定され、連邦議会と連邦参議院での審議を経て二〇〇二年五月三一日に成立し、同年六月二八日に公布され、七月一日より施行されている。<sup>(74)</sup>

この廃自動車の処理に関する法律は全八条から成り、一つの法律で関連法令を一括して改正する形式を取っており、第三条が「廃車の引渡及び環境に適合した処理に関する政令の改正」となっている。

第三条の内容は、E L V 指令の文言をほぼそのまま踏襲しているが、要点については以下のように規定されている。

#### ― 第四項 回収義務

「認定された回収拠点に持ち込まれた廃自動車については、認定された解体工場までメーカーが無償で回収」

「回収拠点は五〇 km 以上離れていないこと」

#### ― 第八項 予防

「二〇〇三年七月一日以降は、本体・材料・部品に鉛、水銀、カドミウム、六価クロムを含まない自動車のみを交通の用に供することができる。但し、E U 指令二〇〇〇/五三/EC の付則 II に掲げられる場合には、当該付則に規定される条件の下において、前段の規定を適用しない。」

ドイツの国内法化に際して議論になったのは事故車（特に全損車）と特注車の扱いという例外的なもの（双方と

も無償回収の対象から除外することで結着<sup>(75)</sup>のみで、ほとんど無風で議会を通過している。また、回収義務に関しても、メーカーの全額費用負担が明記されている。EUレベルの激しいロビイングと国内法化段階での無風通過が著しい対照を為すことは、国内法の文言（特に「予防」の項が如実に示すように）がEUの規定とほぼ連動する内容となっていることと軌を一にしている。

## 二一九 小括

ELV指令の制定過程について、三つの観点から振り返ってみよう。

第一に、EUのガバナンスの観点である。

EU機関が立法・行政機関としては非常に小さいものであり、専門知識や実際の作業の多くを外部に依存していることはよく知られているが、ELV指令の制定に際しては、欧州委員会環境総局の起草過程での利害関係者との諮問のあり方にその問題が露呈した。具体的には、環境総局と自動車メーカーの意志疎通の悪さである。自動車メーカー側は、自主規制等の対策で十分と思いい、欧州委員会側がELV指令の制定を打ち出した後に、いわば「平場」で訴訟も辞さない構えをとって対決することとなった。こうした展開の背後には、双方にそれほど対話の経験がなかったことがあるように思われる。

また、特に欧州議会の審議に際して、その専門知識の水準に疑問符がつけられた。例えば、現在の技術水準では代替物質のないものを例外リストに含めようとした場合、欧州委員会・理事会・欧州議会とも技術的な問題については素人同然であったというが、それにしても農業・農村の専門家であるフロンツ議員のELVに関する知識は当初ほとんどゼロであったに違いない。こうした議員がラポルトゥールになった場合、（特にドイツ語で行われる）

ロビイングの影響を強く受けるであろうことは想像に難くないところである。第一読会でのナイーヴな環境派の顔と第二読会での自動車メーカーの代弁者の顔というフロレンツ議員の態度の豹変は、こうした事情からであろう。

## 第二にEUの環境政策の観点である。

このELV指令制定に際しては、「ドイツが環境政策で悪役に回る珍しい場面」であり「ドイツが『自動車王国』の看板を守るために引き起こした今回の騒動は、もう一枚の看板である『環境先進国』の文字を少しかすれさせたかに見える」<sup>(17)</sup>という評価が的確なものと思われる。緑の党といえども政権党にある以上は「自動車王国」の看板を優先させざるを得なかったわけである。

また、ELV指令のケースは、EUの環境政策の一大特徴である執行 (implementation) がなかなか為されないことも浮き彫りにしている。その中でドイツだけがELV指令をほぼ忠実に国内法化していることはむしろ特筆に値する。但し、そもそもドイツは廃車を中古車として輸出する割合が四〇％程度あり、ELV指令導入後この傾向にさらに拍車がかかっていることも指摘されている。とすれば、EU全体として見る場合には、ドイツ一国の「成果」は相当に割り引いて考えなければならぬ。

## 第三に、域外諸国との相互作用の観点である。

自動車産業の場合には、欧州委員会とのバーゲニングの枠組みが、二一節で述べたような経緯から、欧米 (ACEA) と日韓 (JAMA/KAMA) で区別される構図となっている。こうした構図では、メーカー側の主導権はACEAが握ることになり、JAMAにとっては二重のハンディ (ACEAが判断を誤った場合には自動車業界として「一蓮托生」となる危険性／他方で欧州委員会と欧米企業が結託する可能性) を背負うことになりかねない。ELV指令に際してのロビイングでもJAMAには相当の苦勞があったようである。

他方、このELV指令が域外諸国のリサイクル対策に及ぼした効果は大きいものがあつた。日本について見ると、ELV指令案が正式提案される直前の一九九七年五月に通産省が「使用済み自動車リサイクル・イニシアティブ」を策定し、これを受けて、一九九八年一月にJAMAが「自主行動計画」を打ち出している。さらに欧州でのELV指令案の審議を睨みつつ、通産相の諮問機関である産業構造審議会の廃自動車処理・再資源化小委員会を中心として議論を重ね、結果、二〇〇二年七月に自動車リサイクル法（使用済自動車の再資源化等に関する法律）が制定されている。<sup>(78)</sup>

### 三 廃電子・電気機器リサイクル(WEEE)指令および危険物質使用禁止(RoHS)指令

#### 三―一 EUと家電業界

家電業界がEU(EC)と関連を持つようになったのも、自動車と同様に域外諸国との貿易摩擦をきっかけとしていたが、その後の展開は自動車の場合とは異なる様相を呈した。

一九五〇年代には欧米の企業と技術提携関係を結び外国技術の導入を図った日本の家電メーカーは、その後急速に技術水準を向上させ、一九七〇年代になると日欧間のテクノロジ・ギャップを背景として日本から欧州への集中豪雨な輸出が生じた。一九八二年十月には、フランス政府が日本製VTRの通関手続きを同国内陸部のポワティエにある事務処理能力のない小規模な税関に一元化し事実上の輸入停止措置をとった「ポワティエの戦い」として有名な事件も起こった。<sup>(79)</sup>

同様のテクノロジ面での劣勢は高品位テレビ(HDTV)や衛星放送の分野でも予想され、欧州家電メーカーは欧州委員会を味方につける形で国際基準を巡る争いを展開した。<sup>(80)</sup>

一九八〇年代半ばになると、単一欧州議定書による域内市場の進展や欧州レベルの研究・開発（R&D）の促進が家電メーカーにも影響を及ぼした。さらに一九九〇年代に入ると、EUレベルでの施策の進展により、共同決定権の及ぶ領域でも、電子著作権指令のように家電産業にも大きな影響を与える事例が出てくるようになった。

こうしたEUレベルでの施策に関与する家電業界のアクターは以下のようになっている。

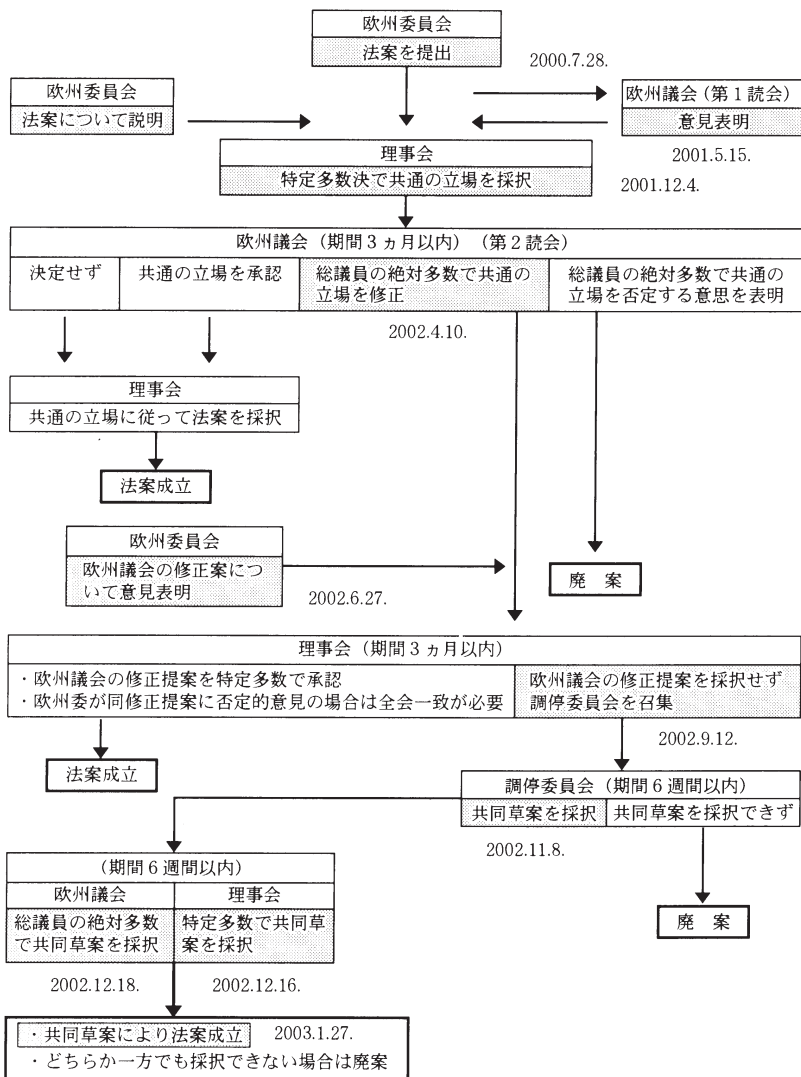
そもそも家電業界では、各国のナショナル・チャンピオン育成政策の結果として欧州レベルの企業は少なく、わずかにフィリップスやトムソンを数えるのみであった。欧州レベルの頂上団体も弱いままであったが、単一欧州議定書と歩調を合わせるように一九八六年に、欧州家電メーカー連合会（European Association of Consumer Electronics Manufacturers: EACEM）が結成された。

これとは別に、IT分野のメーカーが中心となってECTELおよびeu robotという二つの業界団体が合同する形で、一九九九年一月にEICTA（European Information and Communications Technology Industry Association）が結成された。二〇〇一年一〇月には、EICTAとEACEMが合流し、電子・電気機器メーカーを包含する新たなEICTA（European Information, Communications and Consumer Electronics Technology Industry Associations）となった。EICTAは、一八カ国から二八の業界団体が加盟し、傘下企業の総数は一万社以上で、一五〇万人の労働者と年間一九〇〇億ユーロの売り上げを擁する。

また、関連するEUレベルの頂上団体として、部品メーカーや素材メーカーも加盟しているORGALIMEがある。これは一九五四年に組織された機械産業の業界団体の連合会であり、二一カ国から三二の組合が加盟し、現在の傘下企業の総数は一〇万社以上で、年間一・二兆ユーロの売り上げを誇る。

これに対して日本の家電メーカーは長らく個別に対応するか、もしくは通産省やJETROといったチャンネル

WEEE & RoHS指令制定過程（共同決定手続）



\*\* 3ヵ月と6週間は、欧州議会と理事会の合意により、3ヵ月のものは1ヵ月以内、6週間のものは2週間以内それぞれ延長可能。

[図6]

を通してきたが、一九九九年に日本機械輸出組合（JMC）の肝入りで日系企業約三〇社から成る在欧日系ビジネス協議会（JBCE）を組織し、これを中心としてEUとの折衝に当たっている。<sup>(81)</sup>

米国の家電メーカーは、米国電子協会（American Electronics Association: AEA）を中心としてEUとの折衝に当たっている。

### 三二 家電リサイクル指令立法の背景

電子・電気機器については、自動車と異なってその採算性からリサイクルの制度が自発的にできにくく、長らくリサイクルの遅れた分野であった。廃家電の廃棄物に占める総量はそれほど大きいものではないが、電子・電気機器は他の工業品と比べてより速い生産サイクルにあることが指摘されている。EUの数字を見ると、一九九八年に年間六〇〇万トンの廃棄物を生み、また年間二―五%という他の廃棄物の約三倍の伸びを示している。

さらに、収集された廃家電のうち約半分が直接埋め立てられ、残りは破碎処理の後に（一部金属分を回収するのみで）やはり埋め立て処分されており、シュレッダー・ダストに廃家電が占める割合は少なくなかった。またプラスチックに含まれる臭素系難燃剤（PBBおよびPBDE・生物体内蓄積性が指摘され、臭素ダイオキシン発生の危険もある）やCRT等に含まれる重金属（鉛、水銀、カドミウム、六価クロム）が深刻な環境問題を引き起こす危険があった。

このように九〇%が「何らの前処理無し（without any pre-treatment）」で処分されている現状から、早期の制度構築が急がれ、EUレベルでの統一的な施策が目指されることとなった。<sup>(82)</sup>

三二三 欧州委員会による指令案の作成

欧州委員会は、一九九四年より家電リサイクル指令の立法に向けた調査に着手した。これはELVの場合と同様に第五次環境行動計画に基づくものである。

起草のイニシアティヴはELVと同様に、第XI総局E3課<sup>(83)</sup>のクレーマー課長が取り、関連業界団体や各企業、NGO等への諮問を重ねながら草案を練った。欧州レベルの業界団体だけでも諮問対象は三〇を数えている。さらに、一九九四年から九五五年にかけて、家電リサイクルに向けたいくつかの先行プロジェクトを立ち上げた。

こうして一九九八年四月の第一次草案公表から、九八年七月の第二次草案、九九年七月の第三次草案を経て、二〇〇〇年六月一三日、欧州委員会は廃電子・電機機器リサイクル (Waste Electrical and Electronic Equipment: WEEE) 指令案および危険物質使用禁止 (Restriction of the use of certain Hazardous Substances in electrical and electronic equipment: RoHS) 指令案となるコミュニケーションを<sup>(84)</sup>発出した。

同コミュニケーションは提案趣旨、内容解説、WEEE指令案本体、RoHS指令案本体、から構成されている。当初のWEEE指令案本体は全一七条と付則I~IV、RoHS指令案本体は全二〇条と付則から成っていた。(最終的にはWEEE指令が全一九条、RoHS指令が全一一条となった。)

その後、争点となったのは主として以下の点である。

- ① RoHSの法的根拠
- ② RoHSによる禁止の例外
- ③ 費用負担 (WEEE八条―当初案では七条)
- ④ リサイクル率 (WEEE七条―当初案では六条)



⑤ 各条項の発効時期

⑥ 他の個別論点—罰則、中小企業条項、消耗品、製品デザイン

これらについて、欧州委員会の当初案では以下のようになっていた。

① RoHSの法的根拠—EC条約九五条（域内市場の確立に向けた法規の調和）を法的根拠とした。WEEEの方はEC条約一七五条（環境に関わる優先行動計画関連指令の作成）を法的根拠としており、この法的根拠の違いから家電リサイクル指令はWEEEとRoHSの二本立てとなったわけである。

一七五条を法的根拠とした場合、加盟国はEU指令よりも進んだ施策を国内法化することが可能となる。これは、加盟国によって異なる使用物質規制が行われる事態をもたらしかねないことから産業界にとっては回避したいものであった。

② RoHSによる禁止の例外—禁止例外リスト（付則）として水銀四、鉛四、カドミウム三、六価クロム一、の一二の用途。

③ 費用負担—分別回収（WEEE当初案四条）の条項の規定に基づき「各家庭からのWEEEの無料回収を保証する」（WEEE当初案七条）制度の構築が加盟国に義務付けられていた。この当初案の文言は簡潔に過ぎ、無料回収義務が各家庭の玄関先から生じる、とも読めるものであった。また、既存の廃家電（historical waste）については、そのリサイクルの費用を、既存の全てのメーカーが分担して負担することとなっていた。

④ リサイクル率—付則IAの分類に従って、最も高いカテゴリーの製品（冷蔵庫、洗濯機等）につき、再使用・再資源化率で八〇％以上、再使用・再生率で七五％以上、最も低いカテゴリーの製品（トースター、AV機器、玩具等）につき再使用・再資源化率で六〇％以上、再使用・再生率で五〇％以上と規定されていた。

⑤ 各条項の発効時期—WEEEの無料回収義務については指令発効後五年を経過後、RoHSについては二〇〇八年一月一日より施行と規定。

### 三十四 欧州議会第一読会

欧州委員会案が回付された欧州議会は二〇〇〇年九月の本会議で本件の審議を環境委員会に付託し、環境委員会は既に同年六月にラポルトゥールに指名していたフロレンツ議員の報告書を中心に審議を重ねた。

二〇〇一年四月二十四日、一時間半以上に及ぶ投票の末、環境委員会でフロレンツ報告書が採択された。<sup>(85)</sup> この環境委員会での採択を受け、翌五月一五日の欧州議会本会議に於いてWEEE指令案およびRoHS指令案に関するフロレンツ報告書が第一読会の投票に付された。各々の指令案について各パラグラフ毎に修正案(WEEE指令案については計一〇〇、RoHS指令案につき計三六)<sup>(86)</sup>の採決を行った後、両指令案共に全体として賛成多数で採択された。

この欧州議会第一読会での修正の結果は以下の通りとなった。<sup>(86)</sup>

① RoHSの法的根拠—環境委員会の段階で一旦否決されていたWEEE及びRoHSの法的根拠をEC条約一七五条に統一するという修正案を緑グループ(V/ALE)が本会議の場に再度提出したが、大多数(挙手の採決で確認できる程度)の反対で否決された。

② RoHSによる禁止の例外—禁止例外リスト(付則)に関して、環境委員会の段階で追加が認められた高温鉛ハンダ及び鉛ガラスについては本会議でもそのまま採択された。これに加え、「圧電装置中の鉛」並びに「サーバー、記憶装置、音声・データ送信及びネットワーク装置に使用される鉛」についても禁止除外物質として認め

られた。但し、こうした禁止除外物質については技術水準の変化に応じて見直しを行う文言が付け加えられた。

他方、当初案の「実験施設の水銀」「放射線防護のための鉛」といったR・H・Sとの直接的な関連性の薄いものが例外リストから削除された。

③ 費用負担―環境委員会段階での修正によって、メーカーの費用負担責任が各家庭の玄関先から生じることとなっていたが、本会議に於いてもこの点は大多数の賛成で認められた。

④ リサイクル率―環境委員会での修正に於いては欧州委員会当初提案に比して一〇％程度の上乗せが行われたが、これに対して環境派および産業派の双方から修正案が本会議に提出された。環境派からはリサイクル率の数字を、再使用・再生率で六〇―八五％から七〇―九〇％に、再使用・再資源化率で七〇―九〇％から八〇―九五％に、それぞれ環境委員会段階の数字からさらに引き上げる修正案が提出された。他方、産業派（ラポルトウールのフロレンツ議員含む）からはリサイクル率の引き下げではなく（製品によってはリサイクル率を引き上げつつ）「機器毎の平均を $\frac{1}{n}$ 」(by an average weight per appliance)の文言をリサイクル率の数字の前に入れることで弾力的な解釈を可能にする修正案が提出された。結局、環境派及び産業派双方の修正案共に大多数で否決され、リサイクル率については環境委員会の段階での修正のとおり採択された。

また、住民一人あたりの収集目標についても、年間四kgを六kgに引き上げる修正案が採択された。

⑤ 発効時期―R・H・Sの発効時期については、二〇〇八年から二〇〇六年へ前倒しとなり、WEEEの発効時期についても指令発効後の移行期間が五年から三〇カ月へ短縮された。

WEEEの移行期間に関しては、フロレンツ議員より、メーカーの回収拠点で収集されたWEEEの費用負担責任の発効時期までの移行期間を当初提案の五年から三〇カ月に短縮した段落と各家庭の玄関先から回収拠点ま

での収集システムについてもメーカーが全部もしくは部分的に費用負担責任を負うという段落は分割採決に付き  
れるべき、という提案が採決直前に為されたが、議長より分割採決の提案は議事規則上の期限までに行うべきで  
あるとされ認められなかった。

この背景には、フロレンツ議員はメーカーの費用負担責任を各家庭の玄関先からとすることは過重な負担であ  
り回収拠点までは消費者が運搬すべきという立場を取っており、メーカーの費用負担を回収拠点からとする代わ  
りに環境派への妥協の材料として発効時期を早める提案を行ったという経緯があった。費用負担責任を明確化す  
るために各家庭の玄関先から回収拠点までについての規定を追加したものの、その文言がむしろメーカー責任を  
強化する方向となってしまうたのに移行期間の短縮を取り下げなかったのは、(複雑な修正案の組み合わせによ  
って生じた) エラーである。

⑥ この他に両方の指令案に罰則の制定を義務づける新条項 (Penalties) が加えられた。

この結果を受け、欧州委員会は理事会に提出する修正提案の検討に入り、二〇〇一年六月六日に提出した<sup>(87)</sup>。この  
修正提案は欧州議会の採択した修正案のうち WEEE 指令案について計八二の修正案のうち六一を、RoHS 指令  
案についての計二三の修正案のうち一四を、それぞれ全てもしくは部分的に受け入れた内容となっていた。欧州委  
員会が受け入れなかった欧州議会側の修正案は、曖昧または冗漫な文言や他の指令との整合性がとれないもの等  
あり、基本的には欧州議会側の意向に沿ったものとなった。

三一五 理事会審議から共通ポジションの採択へ

二〇〇一年六月七日の環境相理事会(於ルクセンブルク)は、両指令案に基本的な合意を与えた。この基本合意

に基づく文言の詰めを行った後に、二〇〇一年二月一〇日に共通ポシジョンが採択された。<sup>(88)</sup> WEEEについては当初案の一条(情報提供)と二二条が(報告義務)が一つにまとめられたが、欧州議会の修正案で加えられた罰則条項が独立した新条文とされたため両指令案とも一条ずつ増え、結果としてRoHSが全一条となり、WEEEは全一七条のままとなった。

この共通ポシジョンの内容は、主な点につき以下のようになった。

① RoHSの法的根拠—EC条約九五条のままとする必要性が明言された。スウェーデンとデンマークは現行規制がより厳しい内容となっているが、これについてはそのまま認められることが確認された。これにより、以降この点は事実上争点とならなくなった。

② RoHSによる禁止の例外—禁止例外リスト(付則)中に高温鉛ハンダ及び鉛ガラスの追加等の修正を行い、結果として水銀四、鉛三、カドミウム一、六価クロム一、の計九品目につき規定が置かれた。

③ 費用負担—「個別負担もしくは共同負担」と規定。共同負担に対しては行政(特に廃棄物処理にあたる各国の自治体)は賛成していたが、責任と負担の関係が曖昧となるという理由から、産業側(メーカー、リサイクル業者)、環境NGO・消費者団体が一致して反対に回った。

④ リサイクル率—ほぼ当初案に戻し、再使用・再生率で五〇—七〇%に、再使用・再資源化率で七〇—八〇%と低く設定した。さらに、リサイクル制度構築の遅れているギリシャとアイルランドについては最長二年の猶予期間を設定した。また、住民一人あたりの収集目標についても、年間四kgに戻した。

⑤ 各条項の発効時期—RoHSの施行時期を「遅くとも二〇〇七年一月一日までに」とした。当初提案が二〇〇八年、欧州議会修正案が二〇〇六年、共通ポシジョンが二〇〇七年という変遷を経たわけである。

WEEEについては、分別収集システムの構築及び費用負担義務については三〇カ月、住民一人あたりの収集目標達成については三六カ月、リサイクリング率目標については四六カ月、と個別に発効時期を設定した。

⑥ 以上に加え、中小企業（年商二〇〇万ユーロ未満、従業員一〇人未満）に対する費用負担義務を最長五年間免除する条項が加えられた。これは、小規模の事業者が多い加盟国の意向が働いたものである。

同年二月一二日、欧州委員会はこの共通ポジションに対して、多くの点で当初提案に戻っていることもあって、「基本的に同意」する旨のコメントを公表した。<sup>(89)</sup> 但し、RoHSの施行時期の「遅くとも」という文言については、規制の統一性が害されるという理由で反対のコメントを付した。これは、直前に発出された日米欧メーカーによる共同意見書の指摘した最重要のポイントでもあった。<sup>(90)</sup>

### 三一六 欧州議会第二読会

二〇〇一年二月一三日に欧州議会本会議に於いて、理事会からの共通ポジション回付がアナウンスされ、環境委員会に審議が付託された。二〇〇二年二月一九日、環境委員会はフロレンツ議員の報告書案を基に討議を開始し、翌三月二二日の会合に於いて、RoHSにつき一二、WEEEにつき六七の修正案を含む形でフロレンツ報告書を採択した。<sup>(91)</sup>

この環境委員会の段階の審議では、第一読会での修正案の繰り返しも含め、新たに幾つかの重要な修正が施された。

② RoHSによる禁止の例外―既製品の再使用および修理を促進するという理由から、再使用製品およびスペアパーツにはRoHSを適用しないこととする条項を追加した。

例外リスト（付則）については、高温鉛ハンダの項から「八五％以上の鉛を含有する錫鉛合金ハンダ」とする定義を、「より環境に優しい技術革新を促進するため」「部品の細かな定義付けは不要」という理由で削除。また「サーバー、記憶装置、ストレージ・アレイ (storage array) 中の鉛」の項から「二〇一〇年まで例外を認める」との文言を削除。

③ 費用負担—個別負担もしくは共同負担の双方を認める。処理（六条一項）に際しては「最高水準 (state-of-the-art) の技術」を用いるという文言の挿入。

④ リサイクル率—第一読会での修正時とほぼ同様に一〇％程度再度の引き上げ。住民一人あたりの分別収集目標についても年間六kgに再度修正。

⑤ 各条項の発効時期—RoHSの発効時期を「二〇〇六年一月一日までに」と明記した。  
WEEEについては、分別収集システムの構築及び費用負担義務については三〇カ月、住民一人あたりの収集目標達成およびリサイクル率目標について「二〇〇五年十二月三十一日までに」と期日を明記。（事実上前倒し。）

⑥ (1) 共通ポジションで加えられた中小企業条項については「環境政策にとってマイナス」「二〇人以上の企業にとってはむしろ人員削減の誘因にもなる」という理由で全部削除。

(2) WEEEの定義（三条b項）中の「廃棄時に製品の部分である部品・下位部分品(sub-assembly)・消耗品 (consumables) を含む」から傍線部を削除。これは後述するように、特に消耗品に関する費用負担責任の拡大を意味する。

(3) 新たな条文として製品デザイン（WEEE四条）が加わり、「(a) 製品全体もしくは部分（部品・下位部分

品・消耗品」の再使用、(b)再使用可能なもしくは再使用された部品・下位部分品・消耗品と共に使用できること、の双方を妨げないよう」製品をデザインすることがメーカーに義務づけられることとなった。

この製品デザインの条項はプリンター・メーカー（特にヒューレット・パッカー）を狙い撃ちにしたもので、プリンター・カートリッジの再生販売（re-fill）業者のロビイングが効を奏したものとされる。<sup>(92)</sup> この新条文と関連して前文中にもいわゆるクレバー・チップ（“clever chips”）の禁止を趣旨とする一文が加えられた。<sup>(93)</sup>

(4) WEEEに新たな条文（二六条）として「施行」（Enforcement）条項が加えられた。この条文挿入については、ELV指令の施行状況が影響していた。

この環境委員会での採択を受け、本会議に向けた利害関係者のロビイング活動も活発化した。家電及び関連メーカーは消耗品に関する文言の修正を重視し、共同意見書を視覚的なビラとして議会関係者に配布した。<sup>(94)</sup>

同年四月九日にストラスブールで開かれた欧州議会の午前の本会議で両指令案に関する最後の審議が行われ、一般傍聴席に多くのロビイストが注視する中、午後にも両指令案は採決に付された。

本会議での採決の結果、フロレンツ報告書に含まれていなかったものも含め、RoHSにつき九、WEEEにつき四六の修正案を含む形で両指令案の欧州議会第二読会が終了した。この結果、環境委員会段階の修正に以下の変更が加えられた。<sup>(95)</sup>

- ② RoHSによる禁止の例外―例外リスト（付則）については環境委員会段階の修正を削除。
- ⑥ (二)消耗品については「廃棄時に製品の部分である」という限定の文言が復活し、メーカーの意向が通る形となった。



<b>欧州委員会当初案（2000年6月13日）</b>	
①	RoHSの法的根拠—EC条約95条（域内市場の確立に向けた法規の調和）を法的根拠。
②	RoHSによる禁止の例外—禁止例外リスト（付則）として水銀4、鉛4、カドミウム3、六価クロム1、の12の用途。
③	費用負担—分別回収の条項の規定に基づき「各家庭からのWEEEの無料回収を保障する」制度の構築を加盟国に義務づけ。既存の全てのメーカーが分担して負担することを規定。
④	リサイクル率—再使用・再資源化率で60～80%以上、再使用・再生率で50～75%以上。
⑤	各条項の発効時期—WEEEの無料回収義務については指令発効後5年後、RoHSについては2008年1月1日より施行。
<b>欧州議会第一読会（2001年5月15日）</b>	
①	RoHSの法的根拠—WEEE及びRoHSの法的根拠—EC条約175条に統一するという修正案を否決。
②	RoHSによる禁止の例外—高温鉛ハンダ及び鉛ガラス他を禁止除外物質に追加。
③	費用負担—メーカーの費用負担責任は各家庭の玄関先から生じることとされた。
④	リサイクル率—再使用・再資源化率で70～90%に、再使用・再生率で60～85%に上乘せ。住民一人あたりの収集目標についても、年間4kgを6kgに引き上げ。
⑤	発効時期—RoHSの発効時期について2008年から2006年へ前倒し。WEEEの発効時期についても指令発効後の移行期間が5年から30カ月へ短縮。
⑥	両方の指令案に罰則の制定を義務づける新条項。
<b>理事会の共通ポジション（2001年12月10日）</b>	
①	RoHSの法的根拠—EC条約95条のまま。スウェーデンとデンマークのより厳しい現行規制を認めることを確認。
③	費用負担—個別負担もしくは共同負担。
④	リサイクル率—再使用・再資源化率で70～80%、再使用・再生率で50～70%に。ギリシャとアイルランドについては更に最長二年の猶予期間を設定。住民一人あたりの収集目標についても年間4kgに戻す。
⑤	各条項の発効時期—RoHSの施行時期を「遅くとも2007年1月1日までに」と規定。WEEEの発効時期は個別に規定。
⑥	中小企業条項の新設。
<b>欧州議会第二読会（環境委員会段階）</b>	
②	RoHSによる禁止の例外—再使用製品およびスベーパーツにはRoHSを適用しない条項を追加。
③	費用負担—個別負担もしくは共同負担の双方を認める。処理の際の「最高水準」(state-of-the-art)。
④	リサイクル率—第一読会での修正時とほぼ同様に10%程度再度引き上げ。住民一人あたりの分別収集目標についても年間6kgに再度修正。
⑤	各条項の発効時期—RoHSの発効時期を「2006年1月1日までに」と明記。WEEEについては、期日を明記する等により事実上前倒し。
⑥	(1)中小企業条項については全部削除。 (2)WEEEの定義中の「 <u>廃棄時の製品に部分である全ての部分・下位部分品 (sub-assembly)・消耗品 (consumables) を含む</u> 」から下線部を削除。 (3)新たな条文として「製品デザイン」および「施行」が加わる。
<b>欧州議会第二読会（2002年4月9日）</b>	
②	RoHSによる禁止の例外—例外リスト（付則）については環境委員会段階の修正を削除。
⑥	(2)消耗品については「 <u>廃棄時に製品の部分である</u> 」という限定の文言が復活。
<b>調停委員会（2002年12月5日）</b>	
③	費用負担—処理（6条1項）の文言を「最高水準」(State-of-the-art)からBAT (Best Available Techniques) に置き換え。
④	リサイクル率—理事会側の意向に沿う形で決着。住民一人あたりの分別収集目標は年間6kg。
⑤	各条項の発効時期—各々につき妥協的な期日設定。
⑥	(3)製品デザインの条文を再構成。 (4)16条が「施行」から「 <u>監察およびモニタリング</u> 」(Inspection and monitoring)に名称変更され、条文が大幅に簡略化。

〔表2〕WEEE/RoHS指令の主な争点

三二七 調停委員会での合意

事前に非公式のEU三機関間協議 (trialogue) を三回重ねた後の二〇〇二年九月一二日、理事会と欧州議会による調停委員会の最初の会合が行われた。さらに三機関間協議を経た後、再度一〇月一〇日に開催された調停委員会の会合は一〇時間以上に及び、翌一日未明になってようやく基本合意に達したという。<sup>(96)</sup>

法的な整合性や文言の明確化以外に、最後まで実質的な争点となった点は以下のものである。

- ② RoHSによる禁止の例外―例外リストに加えることを再検討する対象からオクタBDEが除かれる。(デカBDEはそのまま。)
- ③ 費用負担―処理 (WEEE六条一項) の文言が、「最高水準」(State-of-the-art) からBAT (Best Available Techniques) に置き換えられた。
- ④ リサイクル率―理事会側の意向に沿う形で決着し、共通ポシジョン時の低い数字になった。住民一人あたりの分別収集目標についても年間六kgに再度修正。
- ⑤ 各条項の発効時期―RoHSの施行時期を共通ポシジョンと欧州議会修正案との中間を取って「二〇〇六年七月一日までに」とした。
- WEEEについては、分別収集システムの構築及び費用負担義務については三〇カ月 (欧州議会側の修正案通り)、住民一人あたりの収集目標達成およびリサイクル率目標については「二〇〇六年二月三十一日までに」と欧州議会修正案を一年先送りで決着。
- ⑥ (3) 製品デザイン―条文が再構成され、再使用に関しては「：環境保護や安全性等の他の利点が大きく上回る場合を除いて、特定のデザインや生産プロセスによって、WEEEの再使用が妨げられないよう」という文言に変

更された。

ヒューレット・パッカードは、利便性を図るスマートチップ (“smart chips”) については一部のカートリッジに組み込んでいることを認めたが、再使用を不可能にするクレバー・チップの組み込みについては否定し、カウンター・ロビイングをかけた。このHPのロビイングに関しては、HPが重要な取引先であるドイツの化学工業の意を受けて、独政府がバックアップに回ったとも伝えられる。

(4) WEEE一六条が「施行」から「監察およびモニタリング」(inspection and monitoring) に名称変更され、条文が大幅に簡略化された。

最終的に二〇〇二年二月五日にまとまった調停委員会案につき、理事会側は二月一六日の農水相理事会で承認、欧州議会側では二月一八日の本会議に於いて賛成多数で承認された。こうしてWEEEおよびROHS指令は、二〇〇三年二月二日に官報に掲載され発効した。<sup>(97)</sup> [表2]

### 三十八 小括

WEEE/ROHS指令の制定過程について、三つの観点から振り返ってみよう。

第一に、EUのガバナンスの観点である。

まず、先行したELV指令制定の際に産業界との全面対決に陥った反省から、欧州委員会環境総局の起草過程に変化が見られたことである。まず、利害関係者―特に家電メーカーや関連メーカーとの諮問のあり方が改善され、現在の技術水準に照らしてより現実的な規定ぶりとなったと言える。また、ELV指令の際には同一の指令に盛り込まれたりサイクルと危険物質使用禁止が、家電リサイクルのケースでは二つの指令に分けて提案されたことも画

期的であった。

また、欧州議会の審議に関しても、専門知識の水準が相対的に高くなっていたことが指摘できる。フロレンツ議員がELVに引き続いて家電リサイクルのラポルトゥールとなったことから既に一定の専門知識もあり、ロビイストを含めた外部の専門家からのインプットにも相当に慣れていたようである。<sup>(98)</sup>立法過程に関与するアクターの間に一種の「政策共同体」(policy community)が存在するようになっていたとも言える。

第二にEUの環境政策の観点である。

ELV指令の執行が遅々として進まない状況の中で並行して立法作業が行われた家電リサイクル指令については、指令制定後の実効的な執行を担保するべく、両指令に「罰則」が、さらにWEEE指令には「監察およびモニタリング」の条文が盛り込まれた。しかし、家電リサイクルの場合にはELV以上にその執行が危ぶまれている。まず、WEEE指令については、現在のところリサイクルのシステムがほとんど存在しないという難点がある。(南欧諸国の中には冷蔵庫のフロンですら回収せず大気中に放出しているところもあるのが現状という。)また、ROHS指令については電子・電気機器を全般的に対象としたことによる実現性が疑問視されている。例えば、(中国製が多い)玩具について、顔料に含まれるカドミウムやプラスチックに含まれる禁止難燃剤を微量とも含むものを全て輸入禁止にできるのか、といった問題である。<sup>(100)</sup>

第三に、域外諸国との相互作用の観点である。

家電産業の場合には、自動車の場合とは異なり、欧州、米国、日本が別々に頂上団体を形成してEUとバーゲニングする枠組みとなっている。したがって、日本にとってもより戦略の自由度が高くなっている。

こうした中、家電リサイクルの場合には、米国のヒューレット・パッカーが狙い撃ちにされた。プリンター・

メーカーに対しては、「本体の価格を安く設定してカートリッジで儲ける」<sup>(10)</sup> 手口に対する不満が背景にあり、最大のHPが標的になった。英国の再生販売 (re-tail) 業者は環境派も味方に付けて、いわば単一争点でこの条項を挿入することに成功したが、HP側もドイツ企業を味方に付けてカウンター・ロビイングに出て一定の成果を収めた。これはロビイングの合従連衡も複雑になっている一例である。

他方、家電リサイクルについては日本が先行 (二〇〇一年四月に家電リサイクル法施行) したこともあり、このEUの家電リサイクル指令に対しては、むしろJBC Eや日系企業を通して日本の経験が相当の影響を与えたようである。家電リサイクルに関する日本の技術水準の高さとも相まって、この分野のグローバル・スタンダードの設定に関して主導的な役割を担い得る立場にあるとも言えるだろう。

#### 四 むすびに

本稿では、廃自動車 (ELV) 指令および家電リサイクル (WEEE/RoHS) 指令の二つをケース・スタディとして、主に業界団体のロビイングとそれがEUでの立法過程に与えた影響を分析してきたが、最後に三つの問題意識に沿って、結論的な考察を行いたい。

第一に、EUのガバナンスに関する諸点である。

EUでのロビイングに関する実践指南は、欧州委員会が最も重要なターゲットであり、早期に対応することの重要性を説くことで一致している。<sup>(11)</sup> この点については、自動車メーカーのELV指令に対する立ち遅れと、家電メーカーの早期のロビイングとその成果 (特にWEEE指令/RoHS指令という二本立てとなったこと) の著しい対照からも妥当性は明らかであろう。もっとも、他の総局とは異なる行政文化を持つ環境総局が産業界との間でも

「組織的対話」(structured dialogue)の経験を深め、環境政策分野での政策ネットワークが確立してきたと言った方が適切かもしれない。<sup>(105)</sup>

理事会については、EUの最高意思決定機関として本来であればロビイングの中心的な対象となるべきものであるが、実際には(1)加盟国の政治的決定がそれぞれの首都で行われ、その全てにアクセスするのはほとんど不可能という地理的な制約、(2)産業界やNGO等の個別の利害が、加盟国の多数の国益と合致することは稀という機能的な制約、の二点から、外部からのインプットが難しい対象となっている。ブリュッセルに於いてもCOREPERや理事会の作業部会(working parties)に対するロビイング活動は現に行われているが、理事会の中の多数派形成は難しくむしろ「拒否権プレーヤー」として利用する戦略が一般的なようである。<sup>(106)</sup>

欧州議会について見ると、一九九二年当時には「欧州議会にロビイングするのではなく、欧州議会を通して欧州委員会と理事会にロビイングするのである」と評されたほど、政策決定過程における重要性は低いものであった。しかし、共同決定権限が拡大するにつれ、その影響力も拡大する一方であり、それに伴いロビイングの対象としても重要性を増す一方である。九〇年代半ばになってロビイング活動を規制する施策が取られたのも、そうした欧州議会に対するロビイングの活発化を裏付けるものである。<sup>(106)</sup>

とりわけ、マーストリヒト条約で既に部分的に共同決定権を与えられていた環境や消費者政策の分野では、欧州議会側の立法関与の経験も蓄積し、実効的な影響力を及ぼすようになっていた。欧州議会の任期は五年で解散がなく、改選率も約四割あることから、個々の議員の中には相当の専門知識を持つものも増えてきたように思われる。本稿で取り上げた二つのリサイクル指令のラポルトゥールをつとめたフロレンツ議員自身の専門性には些か疑問も残るが、環境委員会について見ればジャクソン委員長(Caroline Jackson)等はEU関係者から一目置かれる存

在となっている。但し欧州議会の段階の修正は、欧州委員会での起草時や理事会の共通ポジションの採択時とは異なり、なお部分的なものに限られるのが通常である。こうした場合には、「製品デザイン」の条項挿入のような、ニッチを狙ったロビイングが効果的とも言える。<sup>(107)</sup>

次に、EUのロビイングにあたっては、特に専門知識の重要性が指摘されている。この点を、政治行動委員会(PAC)を中心とした資金提供によるロビイングが主であるワシントンDCと対比する論者も多い。<sup>(108)</sup>とはいえ、二万点を超える自動車の部品や、時としてメーカーでさえ生産チェーンを把握しきれない家電製品の部品について、四物質を原則的に使用禁止とした場合の代替物質の有無についての専門知識はいずれにしろ必要である。そうした専門知識のインプットと精査の作業について見ると、日本では所管官庁の審議会や原課のヒアリングの段階で為されるものが多く、米国では議会の委員会レベルのマークアップ(mark-up)の段階が重要となっている。EUについては意思決定が多中心(multi-venue)となっており、また政策形成がロビイングによる外部からのインプットに実質的に依存している構造が指摘できる。

第二のEUの環境政策に関する諸点に移ろう。

EUは政策を執行するための手足をほとんど持たない機関であり、環境政策についてもその執行は加盟国政府・自治体に負っている。外部の観察者にとつて興味深いのは、環境に関する指令等の執行を加盟国が必ずしも遵守しているわけではなく、義務不履行の著しいケースについてのみ欧州委員会が欧州司法裁判所に訴えるに過ぎないという点である。

こうした状況では、EUの環境政策を評価する場合、指令の文言を額面通りに受け取ってその理念からだけ判断するのではなく、各国での執行状況や履行義務違反等に対する判例や罰則を含めて評価することが不可欠である。

う。<sup>(109)</sup>自動車リサイクルのケースでは、ELV指令制定前から既に各国レベルでの取り組みが始まっており、また実効的なリサイクル制度が存在していた。従って加盟国での調和を図ることが主たる目的であったが、その執行は遅々として進んでいない。家電リサイクルのケースでは、ほとんど新規にリサイクル制度を構築することもあり、WEEE指令の執行に関しては事態は一層悲観的である。

また、EUレベルの環境政策の立案は環境総局が担当していることもあり、EUの政策論議は理念先行型となっている。それによってグローバルな場でも魅力的なモデルを形成することが多いが、これは現在のところ前述の「執行の赤字」(implementation deficit)と表裏一体の関係となっており、その評価については一層の精査が必要だろう。<sup>(110)</sup>

第三に、域外諸国との相互作用の観点である。

あるコンサルタントのノウハウによれば、ロビイング活動に際しては、まず利害関係者の位置を定めるマッピング(mapping)を行い、それから合従連衡の可能性を探って戦略を立てるのだという。<sup>(111)</sup>

このマッピングを行ったとすれば、本稿で取り上げた二つのリサイクルのケースでは大きく様相が異なったであろう。

ELV指令の場合には、基本的に自動車メーカー対環境派の図式が堅固であった。これに対して、WEEE/RoHS指令の場合には、家電メーカーと環境派が共通の利益を見出す場合も少なくなかった。また、メーカーの中にも主力製品によって相違に利害の違いが存在した。

こうした状況が利したこともあり、家電リサイクルについては日本企業のロビイングはかなりの成果を収めたようである。これには、まず(1)ロビイング活動でJBCEを中心とした体制を整えていたこと、(2)日本の家電リサイ



クル法が先行したことによりある程度の対案が存在した、という要因があったと思われる。

EUの環境基準がグローバル・スタンダードになる可能性はつとに指摘されているところである。R O H Sの禁止物品や例外リストの規定一つで、一工場や一企業の命運が直接に左右されるように、今後の経済活動にとっては、ますますこうした基準の設定が重要な意味を持つてくるであろう。

そうしたグローバル・スタンダードの設定に際しては、例えば、日米欧のそれぞれの経験を照らし合わせる作業が不可欠と思われる。リサイクルや環境政策については、日本の施策は極めて高水準を達成している部分も多い。これに加えて一層「理念」を打ち出し、グローバル・スタンダードの設定に関与していくことがますます求められる。

最後に筆を擱くに当たり、一点の留保を付す必要があるだろう。本稿では、EUにおけるロビイングの実態と指令の制定過程に焦点を絞ったこともあり、ロビイングの持つ民主的正統性との緊張関係については正面から扱っていない。民主的正統性の観点から「細部に宿る悪魔」にどのように対処していくのか、欧州ガバナンスの経験は域外諸国にとっても興味深いものである。これについては、筆者も今後の課題としたい。<sup>(11)</sup>

\*本稿の執筆に際しては様々な方の助力を仰いでいるが、佐々木滋(J A M A)、藤井敏彦(J B C E)、佐藤文一(経済産業省)、野津真生(国土交通省)、の各氏については、筆者が欧州連合日本政府代表部勤務時より、単に有益な情報にとどまらず多くの示唆や啓発を与えていただいたことに対して、特に名を挙げ謝意を表したい。もつとも、他のヒアリング調査による情報等も含め、本稿の記述の責任は全て筆者個人に帰するものである。

(1) 但し、このアビ・ヴァールブルクの美術史研究のモットーとして有名な「神は細部に宿る」という言葉が、彼自身

- のオリジナルかつかは不明なのである。Gombrich, Ernst H. (1970), *My Warburg. An Intellectual Biography*, London: The Warburg Institute, University of London, pp.13-4. (鈴木杜幾子訳『ピー・ヴァールブルク伝: ある知的生涯』、東京: 晶文社、一九八六年)
- (2) 「ブリュッセルD.C」といふ表現は、Winand, Pascaline (2001), “The US Mission to the EU in ‘Brussels D. C.’, the European Commission Delegation in Washington D.C. and the New Transatlantic Agenda”, in: Philippart, Eric/ Winand, Pascaline eds., *Ever Closer Partnership: Policy-making in US-EU Relations*, Bruxelles: Presses Interuniversitaire Européenne, pp.107-153. より借用している。他は、最近のブリュッセルには「インサイターの都市」や「リークの多き都市」(leaky city) といふ形容がみられる。
- (3) Commission of the European Communities, *An Open and Structured Dialogue between the Commission and Special Interest Groups*, SEC (92) 2272 final. この欧州委員会の報告書は、ロビイイングの規模や態様に関するまとめた記述がある唯一の公式文書であるため、一〇年を経た現在でもEUDのロビイイングに関するほとんどの著作で引用されるものである。
- (4) ワシントンの「ロビイスト」についても定義によつて範囲が変わっているが、*Washington Representatives 2003* (Columbia Books) にリストアップされているのは、一七、〇〇〇人以上である。広義のロビイストの実数として八〇、〇〇〇人程度といふのが一般的な数字である。Wright, John R. (1996), *Interest Groups and Congress: Lobbying, Contributions and Influence*, Boston: Allyn and Bacon, pp.9-11.
- (5) 名称は European Institute for Public Affairs and Lobbying (EIPAL) である。Agence Europe, 4, April 2002.
- (6) 代表的なもので、一九八七年に設立されたEUDPA (European Public Policy Advisors; <http://www.eppa.com/>)、米国のHill & Knowlton, Andersen Consulting, PricewaterhouseCoopers など。
- (7) 一九八二年にピートル (Peter Ludlow) により創設された Centre for European Policy Studies (CEPS; <http://www.ceps.be/>)、ペーター (John Palmer) により創設された European Policy Centre (EPC; <http://www.theepc.be/>) 等がある。

- (8) こうした圧力団体や欧州統合推進の民衆団体については、中原喜一郎(一九八八)「欧州統合と民衆勢力」細谷千博・中原喜一郎編著『欧州共同体(EEC)の研究』東京：新有堂、一四三―一七五頁、を参照。
- (9) 環境七団体(“Group of Seven [or G7]”)など、European Environment Bureau (EEB), Friends of Earth Europe, Greenpeace International, World Wide Fund for Nature, Climate Network Europe, Birdlife International, European Federation for Transport and the Environment, など七団体はEUの環境政策策定に大きな影響力を及ぼしている。なお、こうしたEUレベルのNGOに対してはENGOという総称を用いる場合もある。
- Webster, Ruth (1998), “Environmental collective action” in: Greenwood, Justin/Aspinwall, Mark eds., *Collective Action in the European Union*, London: Routledge, pp.175-195.
- (10) The EU Committee of the American Chamber of Commerce in Belgium の出版物 (*Business guide to EU Initiatives, EU Information Handbook, etc.*) はブリュッセルの実務家がよく利用するものである。
- (11) 欧州委員会の「市民社会」への諮問用のデータベースには約七〇〇の団体が登録されており、二七の政策領域別に分類されている(二〇〇三年四月現在)。<http://europa.eu.int/comm/civil.society/coneccs/> また、欧州委員会のロビーイング活動に関する公的な立場に、[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/sgc/lobbies/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgc/lobbies/index_en.htm) 参照。
- (12) Van Schendelen, M.P.C.M. ed. (1993), *National Public Private Lobbying*, Aldershot: Dartmouth, p.3.
- (13) 米国の圧力団体政治に関する研究史については、辻中豊(一九八八)『利益集団』東京：東京大学出版会、内田満(一九九五)『変貌するアメリカ圧力政治：その理論と実際』東京：三領書房、内田満(二〇〇〇)『政党・圧力団体・議会』東京：早稲田大学出版部、等を参照。
- (14) Lowi, Theodore J. (1996), *The end of liberalism: the second republic of the United States*, New York: Norton. (村松岐夫監訳『自由主義の終焉：現代政府の問題性』東京：木鐸社、一九八一年)
- (15) Meynaud, Jean/ Sidjanski, Dusan (1967), *L'Europe des affaires: role et structure des groupes*, Paris: Payot. (中原喜一郎訳『ヨーロッパの国際圧力団体』京都：ミネルヴァ書房、一九七三年) など。新機能主義(Neo-Functionalism)の嚆矢として知られるハースの『ヨーロッパを統一する』も、その多くの部分をヨーロッパ・レベル

での民衆団体や国際圧力団体の活動に関する実証的な研究に充て、それによって各国の産業界、労働組合、政党といった政治的アクターの「忠誠心や期待」そして政治活動を既存の国民国家の管轄権を超えて新たな中枢へと移行させる」とを説得される過程」を論証する構成となっている。Haas, Ernst B. (1958), *The Uniting of Europe: Political, Social, and Economic Forces, 1950-1957*, Stanford: Stanford University Press, esp. p.16 & pp.318-450.

- (16) ECの民主的コントロールの弱さと利益集団によるEC政治の「篡奪」に早へから警鐘を鳴らしたものの一つ、Averyt, William F. Jr. (1975), "Eurogroups, clientele and the European Community", in: *International Organization*, Vol.29, No.4, pp.949-72.

また、低次元の政治 (low politics) においては統合が進むが、軍事・安全保障・外交のような高次元の政治 (high politics) では統合は進展しないと新機能主義を批判した Hoffman らの見方は、国家への関心の回帰を期するものとも言える。Hoffman, Stanley (1974), *Decline or Renewal? France since the 1930s*, New York: Viking Press.

- (17) G・レームブルッフ／P・シュミッター編、山口定監訳『現代コーポラティズム』I・II、東京：木鐸社、一九八六年。阪野智一（一九八六）「ネオ・コーポラティズム」西川知一編『比較政治の分析枠組』京都：ミネルヴァ書房、二四三―二八三頁、も参照。

- (18) この点は、当時の欧州の観察者が記した米国のロビイングに関する文献からも読みとれる。一例としてフランスのEC官僚による以下の著作を参照。Julien, Bruno (1988), *Les groupes de pression américains: Le lobby agro-alimentaire a l'assaut du pouvoir; Un modele pour l'Europe?*, Paris: Skippers. (津守英夫他訳『アメリカの圧力団体：権力に迫る食料・農業ロビイスト』食料・農業政策研究センター編、一九九〇年)

- (19) Cawson, Alan ed. (1985), *Organized Interests and the State: Studies in Meso-corporatism*, London: Sage.

- (20) 小川有美（一九九九）「西欧から「EU ロッパ」へ」小川有美編著『EU 諸国』東京：自由国民社、一五―二二頁参照。

- (21) Sireeck, Wolfgang/ Schmitter, Philippe C. (1991), "From National Corporatism to Transnational Pluralism: Organized Interests in the Single European Market", in: *Politics and Society*, 19, pp.133-164.

- (22) ユーロ・コーポラティズムの観点に立つ代表例として、Falkner, Gerda (1998), *EU Social Policy in the 1990s*:

*Towards a Corporatist Policy Community*, London: Routledge.

- (23) この論争について以下の文献を参照。Greenwood, Justin (1998), “Corporatism, Pluralism and the Capacities of Euro Groups”, in: Claeyes, Paul-H./Gobin, Corinne/Snets, Isabelle/Winand, Pascale eds, *Lobbying, Pluralism and European Integration*, Bruxelles: Presses Interuniversitaires Européennes, pp.83-109.
- (24) *European Journal of Political Research*, 21(3) 1992, Special Issue on “Policy Network”.
- (25) 欧州のガバナンスに関しつは枚挙に暇がないほど多くの研究があるが、以下のものが様々な政策領域を包含した代表的な研究である。Sandholz, Wayne/ Sweet, Alec Stone eds. (1998), *European Integration and Supranational Governance*, Oxford: Oxford University Press. Hooghe, Liesbet/Marks, Gary (2001), *Multi-level Governance and European Integration*, Lanham, MD: Rowman & Littlefield.
- (26) Gardner, James N. (1991), *Effective Lobbying in the European Community*, Deventer: Kluwer Law and Taxation Publishers.
- (27) Greenwood, Justin/Grote, Jürgen R./Ronit, Karsten eds. (1992), *Organized Interests and the European Community*, London: Sage. Greenwood, Justin ed. (1995), *European Casebook on Business Alliances*, London: Macmillan. Greenwood, Justin (1997), *Representing Interests in the European Union*, London: Macmillan. Greenwood, Justin/Aspinwall, Mark eds. (1998), *Collective Action in the European Union*, London: Routledge. Mazey, Sonia/Richardson, Jeremy eds. (1993), *Lobbying in the European Community*, Oxford: Oxford University Press. Mazey, Sonia/Richardson, Jeremy (1999), “Interests” in: Cram, Laura/Dinan, Desmond/Nugent, Neill eds., *A Developments in the European Union* London: Macmillan, pp.105-129. Mazey, Sonia/Richardson, Jeremy (2001), “Institutionalizing Promiscuity: Common Interest Group Relations in the EU”, in: Sandholz, Wayne/Sweet, Alec Stone/Fligstein, Neil, eds., *The Institutionalization of Europe*, Oxford: Oxford University Press, pp.71-93.
- (28) 英国の代表的な研究として Grant, Wym (2000), *Pressure Groups and British Politics*, London: Macmillan.
- (29) ユーロンの研究として Pfeifer, Georg (1995), *Eurolobbyismus. Organisierte Interessen in der Europäischen*

- Union*, Frankfurt a.M.: Peter Lang. 実践的論 (“praxeologische Ansatz”) の研究書として Lahusen, Christian/Jaß, Claudia (2001), *Lobbying als Beruf. Interessengruppen in der Europäischen Union*, Baden-Baden: Nomos. 467ページの「ロビイング」の章、König, Johann-Günter (1999), *Alle Macht den Konzernen. Das neue Europa im Griff der Lobbyisten*, Hamburg: Rowolt.
- フレンチの政治 Petite, Michel (1989), “Les lobbies européens”, in: *Pouvoirs*, No. 48, pp.85-103. より最近の特集号として ‘*Pouvoirs*, No. 79, 1996.
- (36) Schmitter, Philippe C.(2000), *How to Democratize the European Union...and Why Bother?*, Lanham, MD: Rowman & Littlefield. Goehring, Rebekka(2002), “Interest Representation and Legitimacy in the European Union: The New Quest for Civil Society Formation”, in: Warleigh, Alex/ Fairbrass, Jenny, eds. *Influence and Interests in the European Union: The New Politics of Persuasion and Advocacy*, London: Europa Publications, pp.118-137. また、欧州委員会による『欧州のガバナンスに関する白書』とそれに付随する各種の調査やデータベースの重要性を。 (<http://europa.eu.int/comm/governance/>)
- (37) Greenwood/Aspinwall (1998), p.6.
- (32) 最近のヨーロッパ統合への理論的アプローチに関しては、福田耕治 (二〇〇二) 「欧州統合の理論と現実の構築—新機能主義から社会構築主義、ガバナンス・アプローチまで」『同志社法學』二八二号、二二七—二五六頁、を参照。
- (33) この点に関連して、例えばフォークナーのように社会保障政策を取り上げた場合には、EUの政策としてどれほど代表的なものか留意する必要があるだろう。註(22)参照。
- (34) 一例として『東京読売新聞』一九九七年二月二三日付。EUの環境政策については、川又竹男 (二〇〇二) 「EUの環境戦略①〜③」『かんきょう』二〇〇一年四月号—六月号、も参照のこと。
- (35) 下川浩一 (一九九二) 『世界自動車産業の興亡』東京：講談社、を参照。
- (36) この一九九一年の日・EC輸入数量割当に関しては、石川謙次郎 (一九九二) 『EC統合と日本—もうひとつの経済摩擦』東京：清文社、が詳しい。
- (37) そもそも自動車の技術的な標準は、ECE58のように国連ヨーロッパ経済委員会 (ECE) の場で決められたもの

が多い。

- (38) 現行のオートオイルIIプログラムのレビューはCOM (2000) 626 final. このオートオイル・プログラムに際しては、製油業界（頂上団体として europa）との間で激しいロビーイング合戦が展開された。Pedler, Robin (2002) “Clean Air and Car Emissions: What Industries and Issue Groups Can and Can't Achieve” in: Pedler, Robin ed., *European Union Lobbying*, Basingstoke: Palgrave, pp.104-122.
- 排出ガス規制については自動車についてCOM (2000) 487 final. トラックについてCOM (2000) 314 final.
- (39) McLaughlin, Andrew (1995), “Automobiles: Dynamic Organization in Turbulent Times” in: Greenwood (1995), pp.172-183.
- (40) ACEAのサイトは <http://www.acea.be>. ドイツの自動車メーカーはドイツ自動車工業連盟 (Verband der Deutschen Automobilindustrie e.V.: VDA) にも加盟し、VDAがEUに対してロビーイング活動するようである。
- (41) JAMAは一九六九年にパリ事務所を開設しており、そもそも欧州での活動の本拠をパリに置いていた。これがブリュッセルに移転した形となる。 <http://www.jama.or.jp/> KAMAのホームページは <http://www.kama.or.kr/>
- (42) 因みに日本の年間の廃車台数は概ね年間五〇〇万台前後、約五〇万台が中古車として海外に輸出され、約四五〇万台がスクラップ処理されている。
- (43) 自動車リサイクル制度の現況については、外川健一（一九九九）「自動車リサイクルの国際比較」『経済学研究』六六巻四号（一九九九年一〇月）三二五―五一頁、も参考になる。
- (44) *Official Journal C 138, 17.05.1993.*
- (45) 二本の報告書は順に、IPEE (France), *Technical advice for the priority waste stream project: automotive materials*, CCE/91/DG11-etd-0081, Van Snaardenburg and Partners (Belgium), *Evaluation on car wrecks*, CCE/91/DG11-etd-0082, C. RIADH (France) *Développement d'une méthode d'appareillage robotisé pour faciliter le découpage automatique des carrosseries (CRAFT programme)*, CCE/94/DG12-cnt-0094.
- (46) 二〇〇〇年三月一四日、欧州連合日本政府代表部で行われた会合の席上での佐々木滋（JAMAブリュッセル事務所長（当時））の発言。



- (47) European Commission, *Proposal for a Council Directive on End of Life Vehicles--Communication by Mrs. Bierregard in Agreement with Mr. Bangemann*. COM (97) 358. *Official Journal C* 337 07.11.1997. pp. 3-8. この提案の名称は「アムステルダム条約による根拠条文の共同決定手続への移行に伴う」*Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council*に変更されている。
- (48) この雇用創出効果の試算は、独逸のリサイクル業者団体（ADDAおよびARN）の試算に基づくものである。高失業率が社会問題となっていた当時のEUでは、指令案への政治的支持を得るためには「雇用創出」効果を前面に押し出すのが効果的と認識されていたことが背景にあり、同日欧州委員会より出されたプレス・リリースでもこの点は特に強調されている。European Commission, *Press Release*, 9. July 1997.
- (49) ELV指令二条の定義によれば「再使用（re-use）」は「同じ部品を同一目的に使用すること」「再生（recycling）」は廃棄された素材を当初目的あるいは他の目的のために再加工すること、「再資源化（recovery）」は廃棄物指令（75/442/EEC, Directive last amended by Commission Decision 96/350/EC）の付則II Bの規定により燃料または他のエネルギー発生手段としての使用を含む」とされている。したがって「再資源化」再生と熱回収と規定するつもりで書かれた。
- なお、特に上記の三用語を厳密に区別する必要がない場合には、一般的に用いられる用語法に従ってこれらを包含する概念として「リサイクル」を本文中では用いている。
- (50) ELVと同時に、気候変動問題に関連した交渉が欧州委員会と自動車業界の間に行われており、最終的には一九九九年に乗用車から排出されるCO<sub>2</sub>の削減について、ACEA、JAMA、KAMAと自主的合意を成立させている。自動車業界は、当初ELVについてもCO<sub>2</sub>とパッケージで考え、自主的合意に落ち着くと想定していたようである。
- (51) 各常任委員会でのラポルトツールは、勢力比に基づき重要案件が分配されるよう、常任委員会毎に各政党グループが任命しているコーディネーター（理事）の合意を得て選出されている。
- (52) “Pfechs Brandbrief blockiert das EU-Projekt”, *Stuttgarter Zeitung*, 29.05.1999, “Schröder legt sich quer”, *Stuttgarter Zeitung*, 23.06.1999.
- (53) *Agence Europe*, 1. July 1999. 『朝日新聞』一九九九年六月二七日付。



- (54) このドイツ緑の党の変容に関しては以下の文献も参照。井関正久（二〇〇一）「ドイツ緑の党の苦悩―「反政党的政党」から連立与党への変遷とその諸問題」『ヨーロッパ研究』一卷、四九―六三頁。西田 慎（二〇〇二）「変容する緑の党―左翼とリベタリアンの狭間で」『ドイツ研究』三五巻、九六―一二頁。
- (55) *Agence Europe*, 23. July 1999, 4. August 1999.
- (56) *Official Journal C 317*, 4. November 1999. *Financial Times*, 23. July 1999.
- (57) *European Report*, 26. July 1999. なお、ユーザー側のドイツ・ツーリング連盟（VCD）は、自動車メーカーの意向に従う姿勢のシュレーダー首相を激しく批判していた。
- (58) *Financial Times*, 27. October 1999.
- (59) *Financial Times*, 8. September 1999.
- (60) “EU Scrap Car Management ‘Inflated’”, LYCOS, 30. November 1999, Environmental News Service. 引用は、成田晃一（二〇〇一）「自動車のリサイクル」植田和弘・喜多川進監修『循環型社会ハンドブック―日本の現状と課題』東京：有斐閣、八一―一一八頁、に拠っている。
- 一台あたりの処理コストの想定（最もリサイクル費用のかかる一九八〇年代前半に生産された車は既に大半がスクラップ処理されており、それ以後に生産された車のリサイクル費用はもっと安い）や逆有償（市場に委ねていたのでは有価で循環しない状況）になる廃車台数の想定を過大に見積もっているという。
- (61) European Parliament, *News Report*, 12. January 2000.
- (62) *European Report*, 15. January 2000.
- (63) *European Voice*, 6. January 2000.
- (64) *European Report*, 26. January 2000.
- (65) *Financial Times*, 2. February 2000.
- (66) この点はEU指令についての翌日の報道が「回収義務につき曖昧な文言」とした点からも推測できる。 *Financial Times*, 4. February. 2000.
- (67) COM(2000) 166 final, 16. 03. 2000.

- (68) Council of the European Union, *Press Release*, 23. May 2000.
- (69) *Agence Europe*, 26. May 2000.
- (70) 閣僚理事会は各担当相の理事会に分かれているが、各々の閣僚理事会は総体として「理事会」を為すという原則に基づき、形式的な承認については所掌と関係のない閣僚理事会の場で行われることも稀ではない。本件は環境相理事会で審議されてきたが、最後の承認についてのみは予算担当相理事会で行われた。
- (71) *Official Journal* L269, 21. October 2000.
- (72) ACEA, *Country Status Reporting System*, Status: May 2002. このACEAによるELVに関する報告書は、現在(二〇〇三年三月時点)まびび二〇〇一年九月と十一月にも出されている。 <http://www.acea.be/acea/publications.html> 参照。
- (73) 松村弓彦(一九九八)「廃車処理令及びドイツとオランダにおける廃車引取・リサイクル制度」国際比較環境法センター編『主要国における最新廃棄物法制』別冊NBL四八号。
- (74) Bundesrat, *Drucksache (BRDrucks.)* 363/02, 10.05.2002.
- (75) Bundesministerium für Umwelt, *Pressemitteilungen*, Nr. 69-02, 20.03.2002.
- (76) この点に関しては、拙稿「EUの「科学」に関する諮問体制―BSEとECHELONのケースを中心に―」『阪大法学』第五二巻三・四号(二〇〇二年一月)八三―八六四頁、も参照願いたい。
- (77) 『東京読売新聞』一九九九年九月一九日付。
- (78) この日本の自動車リサイクル法に関しては幾つかの問題点が指摘されており、とりわけ(1)ユーザーによる費用負担(生産者がリサイクル適合的な製品を作るインセンティブが働きにくい)、(2)指定管理人の下にプールされるリサイクル費用が(車の平均利用年数である)十年間で約一兆円程度滞留すること、といった点について本格的に議論されないまま決まったことには批判が強い。大塚直(二〇〇二)『環境法』東京：有斐閣、四〇七―一四頁。『朝日新聞』二〇〇二年六月一日付。
- (79) 家電産業の発展に関しては、一寸木俊昭(一九九〇)「電機」米川伸一・下川浩一・山崎広明編『戦後日本経営史』第II巻、東京：東洋経済新報社、も参照。

- (80) Cawson, Alan (1992), "Interests, Groups and Public Policy-Making: the Case of the European Consumer Electronics Industry", in: *Greenwood/Grote/Ronit* (1992), pp.99-118.
- (81) 二〇〇三年四月現在のメンバー企業は三六社で、家電メーカー以外にも含まれる。http://www.jbce.org 参照。
- (82) スウェーデンとデンマークにおいては、家電リサイクルの先駆的取り組みが存在した。
- (83) 環境総局は二〇〇一年二月に第六次環境行動計画に盛り込まれた政策の円滑な実現を図るという観点から大規模な組織改編を行ない、従来のE局3課(廃棄物管理)の所管は、A局3課(環境ガバメンツ)に移されている。
- (84) European Commission, *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on waste electrical and electronic equipment* [2000/0158 (COD)] / *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council on the restriction of the use of certain hazardous substances in electrical and electronic equipment* [2000/0159 (COD)], COM (2000) 347 final.
- (85) European Parliament, A5-0146/2001 (RoHS), A5-0148/2001 (WEEE).
- (86) 以下の記述は筆者自身の本会議傍聴による。
- (87) European Commission, COM (2001) 315 final, COM (2001) 316 final.
- (88) *Official Journal C 148*, 18.05.2001, pp.1-6.
- (89) European Commission, SEC(2001) 2021 final (WEEE)/SEC(2001) 2023 final (RoHS), 12.12.2001.
- (90) EICTA/JBCE/AEA, *Joint Association Position Paper*, 4. December 2001.
- (91) European Parliament, A5-0097/2002 (RoHS), A5-0100/2002 (WEEE).
- (92) *Financial Times*, 18. December 2002.
- (93) 前文 (Recital) の規定は直接に法的効力を持つものではないが、立法の趣旨を示すものとして解釈時に間接的な効力を及ぼす可能性があるという位置付けである。
- (94) EICTA/JBCE/AEA, "WEEE Are not Consumables", n.d. (ca. March 2002) このビラの表題は「プリンター・カートリッジ、CD-ROOM、カセットテープの他に、コピー用フィルター紙、掃除機用替バッグ、コピー紙を並べた写真の上に付けられており、視覚的にも非常に効果的なものであったと思われる。

- (95) European Parliament, P5\_TA(2002)0160 (WEEE), P5\_TA(2002)0161 (RoHS)
- (96) European Parliament, *Report on the joint text approved by the Conciliation Committee – on WEEE / RoHS*, A5-0538/2002, 5. December 2002.
- (97) *Official Journal L 37, 13. February 2003*, pp.19-38.
- (98) もっとも、実際に報告書を起草していたのはフロレンツ議員の二人の秘書であり、家電リサイクルのケースでは、RoHSとWEEEを各々手分けして担当していたという。二〇〇一年五月時点のエッグート秘書 (Axel Eggert) からのヒアリングによる。
- (99) フロレンツ議員本人は (AEAによる招聘も含め) 訪米の際には家電メーカーの関係者と何度か面談した、という。また、エッグート秘書は二〇〇一年五月に外務省の招聘により訪日し、日本の家電リサイクル法施行状況についての視察およびメーカーやリサイクル業界関係者との意見交換の機会を持っている。
- (100) 二〇〇一年一〇月、オランダがソニーのプレスセッションの周辺機器に同国の化学物質規制で許容されるレベルを超えたカドミウムがあると判定し、ソニーは同年一二月までヨーロッパ市場向けのゲーム機の出荷を一時停止した。この事件を重視したソニーはサプライヤーを含めて生産チェーンを徹底的に検証したというが、現在の電子・電気機器の生産チェーンは非常に複雑なものとなっており、その検証の作業には相当の時間とコストを要したようである。因みに、この出荷停止によりソニーは売上高で約一三〇億円、営業利益で約六〇億円のマイナスを被ったものと試算している。ソニー株式会社ホームページ上 (<http://www.sony.co.jp/SonyInfo/Environment/>) の情報による。
- (101) *Financial Times*, 20. December 2002.
- (102) グリーンウッドによれば、ブリュッセルにおけるロビイング活動に関するハウツーものの本の実践指南はおおよそ以下の十点にまとめられるという。
  - 一、明確な戦略を立てよ。
  - 二、関係機関と恒久的な関係を樹立せよ。正確かつ調査の行き届いた、役に立つ情報を提供する者としての実績を確立せよ。問題が生じてからアプローチするのでは遅すぎるであろう。
  - 三、誰が実際に起草するのかを確定し早期にアプローチせよ。欧州委員会の草案の段階で影響力を及ぼすことができる。

きなければ、敗者に回ることは必至である。

四・会合には準備万端で臨め。当該事項に関する専門知識が限られるような場合に代理人を使うことには慎重であ  
れ。会合後にはポジショニング・ペーパーを残せ。

五・簡潔さと明確さをもってプレゼンテーションせよ。

六・議論の全ての側面を意識せよ。激することなく、また行き過ぎたロビイングをすることなかれ。ロビイングに  
よる影響の限界を意識せよ。

七・生きたコミュニケーションのチャネルは全て維持せよ。

八・システムを理解し、決定作成過程の入力ポイントを熟知せよ。

九・油断なく構えよ。

一〇・ブリュッセルとワシントンの（政治）文化の違いを意識せよ。

もっとも、三と一〇を除けば、この十点のほとんどは意思決定過程に外部から影響を及ぼそうとする場合に普遍的に  
妥当するものばかりではある。Greenwood (1997), p.8.

(103) 欧州委員会の各総局と利害関係者の間には、その政策分野の機能・特性に応じて、濃淡の異なる制度的関係  
（“thick”/“thin” institutions）が築かれている。Mazey/Richardson (2001), esp. pp.87-91.

(104) ショーダン・シェーリス (2001) 「拒否権プレーヤーと制度分析」『ヴァイマサン』第三〇号。

(105) Baker, Mike (1992), “Voluntary Groups Lobbying in the EC—A Case Study in Animal testing of Cos-  
metics”, in: *European Access*, Vol.4, August, pp.8-9.

(106) 一九九二年のガル報告書 (Galle Report) がロビイングの規制に乗り出し、一九九六年のフォード報告書 (Ford  
Report) で現行の体制が定着する。Greenwood (1997), pp.80-100.

(107) この他のEU機関のうち欧州司法裁判所 (ECJ) について「ロビイング」の対象として重要とする論者もいる  
が、ロビイング活動の一環としてECJへの訴訟を持ち出すことは一般的であるとしても、訴訟（の一部）を「ロビイ  
ング」を含む用語法の妥当性は疑問である。Cf. Mazey/Richardson (1999), p.115. Mazey, Sonia (1998), “The Eur-  
opean Union and Women’s Rights: From the Europeanization of National Agendas to the Nationalization of

a European Agenda?" in: *Journal of European Public Policy*, Vol.5, No.1, pp.131-152.

(108) 資金提供以外にも「訴訟に持ち込む」という脅しが米国流だという。もっともワシントンD.C.のロビイングに関しても、最近では専門性の提供によるインプットの重要性を指摘するものもある。Wright (1996)。

(109) Glachant, Matthieu (2001), *Implementing European Environment Policy*, Cheltenham: Edward Elgar.

(110) もっとも、日本の自動車リサイクル法と家電リサイクル法が、通産相（経産相）の諮問機関である産業構造審議会での議論により大枠が定まり、ユーザー負担等の重要な論点がほとんど国会での実質的論議無しに成立したのも、（法）の実効性という観点はともかくも）あまりに理念に関する議論を素通りしている観は否めない。

(111) Hiji & Knowlton のロビイング活動に関するプレゼンテーション資料による。

(112) この点については註(30)に挙げた文献の他、以下の論考も参照のこと。遠藤乾（二〇〇二）「ポスト・ナショナルリズムにおける正統化の諸問題―ヨーロッパ連合を事例として―」日本政治学会編『年報政治学 二〇世紀における三つのデモクラシー…自由民主主義・社会民主主義・キリスト教民主主義』東京…岩波書店。

〔付記〕本稿の関連調査にあたっては、二〇〇一年度松下国際財団研究助成（研究題目：「ヨーロッパ議会の多角的検討」）にその費用の一部を負っている。記して謝意を表する。