

# 大詰めを迎える NAFTA 再交渉

## 原産地規則の厳格化でバイ・アメリカン促進

欧米調査部上席主任エコノミスト

西川 珠子

03-3591-1310

tamako.nishikawa@mizuho-ri.co.jp

- NAFTA再交渉は、米墨の二国間合意が実現した。9月中にカナダが合意に加われれば、11月末に三カ国で署名の可能性がある。協定の枠組みや内政状況によっては、各国の批准手続きは難航しかねない
- 米国は輸入制限等を取引材料に、自国に有利な「米国第一主義」の主張の実現に成功している。最大の戦利品は、バイ・アメリカンを促す自動車・同部品の原産地規則の厳格化である
- 原産地規則の厳格化は、諸刃の剣の側面がある。域内生産コストの上昇により競争力が低下する懸念もあり、グローバルな自動車・同部品貿易への影響は慎重に見極める必要がある

## 1. NAFTA 再交渉の経緯と今後のシナリオ

### (1) 交渉開始から約1年で米墨二国間の暫定合意が成立

北米自由貿易協定 (NAFTA) 再交渉は、2017年8月の交渉開始から1年が経過し、大筋合意に向けて大詰めを迎えている。米国とメキシコが二国間の暫定合意 (8月27日) に達したことを受け、トランプ大統領は11月末までに協定を締結 (署名) する意図を議会に通知した (8月31日)。米国内手続き (TPA法) では、署名の90日前までに協定締結の意図を議会に通知する必要がある<sup>1</sup>。カナダとは協議が継続しており、トランプ大統領の議会通知は、カナダが適切な時期に合意する意思があるならば、最終的にカナダも加えた三カ国で協定を締結する可能性を残す内容となっている。

再交渉は、メキシコ大統領選挙 (7月1日) を控え6月以降中断していたが<sup>2</sup>、新興左派政党・国家再生運動 (MORENA) のロペスオブラドール氏が圧勝し、現政権の交渉姿勢を支持する方針を示したことを受け、7月26日に米墨二国間で閣僚会合が再開された。最大の難関だった自動車・同部品の原産地規則を中心に協議は進展し、8月中に二国間での暫定合意に達したことで、メキシコは11月末に任期を終えるペニャニエト現政権下での署名への道が開けた。次期左派政権は、対外政策より国内政策課題に優先して取り組む方針で、NAFTA再交渉の長期化を望んでいない。また、米国が求めるメキシコの賃金水準の引き上げに前向きであることも早期合意を後押しし、11月の中間選挙前にNAFTA再交渉での成果を求めるトランプ政権との思惑が一致した。

### (2) カナダが9月中に合意できれば、11月末に三カ国で新協定署名へ

最終的な協定の枠組みは、カナダとの交渉次第だ。カナダは米墨の暫定合意後に閣僚会合に参加し、8月31日までの合意の可能性を探った。乳製品等に関するカナダ国内の供給管理制度<sup>3</sup>、アンチ・ダンピング (AD) 関税・相殺関税 (CVD) 措置に関する紛争解決手続き (NAFTA19章) や、知的財産権等を巡る米加二国間の対立は解決されず、9月5日以降に協議を持ち越すこととなった。

米国内手続きでは、署名の60日前までに協定本文を公表することが義務付けられており、11月末署名の場合、9月末までに協定本文を公表する必要がある。9月中にカナダが合意し、9月末までに公表される協定本文に合意内容が反映できれば、11月末に三カ国で新協定に署名する可能性は残されているとみられる。

米加二国間の対立は根深い。乳製品等の供給管理制度はカナダにとって聖域であり、米国が廃止を求めるNAFTA19章の紛争解決手続きはカナダの要望を踏まえてNAFTAの前身である米加自由貿易協定（1989年発効）に導入された措置だ。2019年10月に総選挙を控えるトルドー政権（自由党）は、国内政治で守勢に立たされており、通商政策での失点は政権交代の可能性を高める要因となる。自由党は米国の鉄鋼輸入制限で打撃を受けるオンタリオ州の議会選挙（6月7日）で惨敗しており、目前にはケベック州議会選挙も迫るなか（10月1日）、米国に弱腰とみられることは得策ではない。

トランプ大統領は、いずれかの時点でNAFTA離脱を通知する可能性がある（書面による通知から6カ月後に離脱が可能）。米墨が新協定を結び、米国がNAFTAを離脱した場合、墨加間では現協定が継続する。しかし、現在の米加二国間の交渉状況では、前身の米加FTAがそのまま復活するとは考えにくく、米加間はFTAなしという状況になりかねない。

### （3）2020年1月までの新協定発効を目指すも、国内批准手続きが難航する可能性

米墨の暫定合意における自動車・同部品に関する新たな原産地規則の適用開始時期は2020年1月と報じられており（グアハルド墨経済相発言、8月28日付ロイター報道）、遅くとも2020年1月までに新協定が発効することを想定しているとみられる（図表1）。11月末の署名後、各国は国内手続きに基づき、新協定を批准する必要がある。新協定の枠組み（米墨二国間か、三国間か）や、各国の内政状況次第で国内批准手続きは難航する可能性がある。

米国では、協定の枠組みが大きな争点になる。米議会では、2017年5月に米政府が交渉の意図を議会に通知したのは、メキシコ・カナダとの三国間協定であり、米墨二国間協定はTPA法に基づく迅速な審議手続きの対象にならないとの議論がある<sup>4</sup>。米TPA法では、署名後105日以内に国際貿易委員会（ITC）に提出が義務付けられている影響評価報告等の手続きを経て、大統領により国内実施法案が議会に提出される。署名から法案提出までの期日の規定はない。議会での審議は、法案提出から

図表1 協定発効に係る手続き・政治日程

年	月	協定手続き	政治日程
2018	8	米協定締結の意図議会通知(31日)	
	9	協定本文の公開(30日)	(墨)新議会招集(1日)
	10		(加)ケベック州議会選挙(1日)
	11	協定署名(月末)	(米)議会中間選挙(6日)
	12		(墨)新大統領就任(1日)
2019	1		(米)新議会招集(3日)
	3	影響評価報告期限(署名から105日以内)	
	10		(加)総選挙(21日予定)
2020	1	新原産地規則の適用開始(目標)	

(注) 手続きは主要なもののみ記載。

(資料) 各種報道より、みずほ総合研究所作成

図表2 NAFTA現協定の経緯

年	月	イベント
1991	6	第1回閣僚会合
1992	8	基本合意
	12	署名
1993	8	環境・労働に関する補完協定に合意
	11	米議会批准
1994	1	NAFTAおよび補完協定の発効

(資料) 外務省、各種報道より、みずほ総合研究所作成

最長90日（議会開会日）以内と定められており、修正条項は審議せず賛否のみ過半数で採決し、上院での議事妨害は禁止されている。TPA法手続きによらず通常の審議を行う場合、修正条項の審議に応じる必要が生じるうえ、上院で議事妨害が発生した場合には、審議を進めるために60票の賛成が必要になるなど、議会での批准手続きは混乱する可能性が高まる。

三国間協定の枠組みが維持された場合でも、11月の中間選挙で共和党が多数党の座を失った場合、2019年1月に発足する新議会での新協定（国内実施法）批准は、民主党の対応次第で難航する恐れがある。域内貿易依存度の高い州選出の民主党議員は批准に賛成するとみられるが、より保護主義的な内容への協定見直しを求めたり、トランプ政権に対する敵対的戦略の一環としてNAFTA批准に反対したりする動きには要注意だ。NAFTA現協定は、1993年11月に超党派の支持（上院61対38、下院234対200）を得て批准されているが<sup>5</sup>、NAFTA以降、通商関係の下院採決では党派色が強まり、民主党議員の自由貿易に対する支持が低下する傾向が指摘されている<sup>6</sup>。

なお、NAFTAの現協定の発効プロセスは、米国の政権交代の影響で長引いた。現協定は1991年6月に交渉を開始（第1回閣僚会合開催）後、1992年8月に基本合意に至り、同年12月に正式署名された。しかし、同年11月の米大統領選挙では、NAFTA交渉を主導してきた共和党のブッシュ大統領が民主党のクリントン氏に敗れ、議会では民主党が上下両院多数党の座を維持した。クリントン政権は労働・環境保護に関する規定の強化を求め、協定本体の合意から1年後の1993年8月に労働・環境に関する補完協定で三カ国は改めて合意した。1993年11月にはNAFTA再交渉・破棄を主張した自由党のクレティエン・カナダ首相が就任したが、クリントン政権は再交渉に応じなかった。NAFTAおよび補完協定は各国の批准を経て1994年1月に発効し、合意から1年4か月余りを要する結果となった（図表2）。

メキシコでは、9月1日に発足する新議会（上院）が新協定の批准を審議する。上院は、ロペスオブラドール次期大統領（12月1日就任）が所属する左派政党MORENAを中心とする連立与党が過半数を占めており、新協定の批准は新政権の議会運営の試金石となる。新上院議長は新協定を支持する意向を示しているとされ（8月30日付Wall Street Journal報道）、連立与党議員が新大統領・議会指導部の方針に従うのであれば、二国間協定の場合でも早期批准が期待される。

カナダでは、世論調査で国民の85%がNAFTAにとどまることを支持<sup>7</sup>しており、三カ国で新協定が署名されれば、基本的には批准に問題はないとみられる。ただし、カナダにとって聖域である供給管理制度等の合意内容によっては、批准が難航する可能性は排除できない。

## 2. 米墨二国間合意の内容：米国は当初案から譲歩も、「米国第一主義」を実現

トランプ政権は、新協定を米国が締結する貿易協定のひな形と位置づけている。米墨二国間の詳細な合意内容は、現時点では不明な点が多く、9月末までに公表される新協定本文の公表を待つ必要がある。新協定は、現協定の22章から約30章に拡充される見込みだ。1994年の発効から24年が経過したNAFTAを近代化（modernization）するためデジタル貿易等の新たな項目が追加されるほか、現在は補完協定で扱われている労働・環境が協定本文に格上げされるとみられる。

米国の当初の提案と米墨二国間合意の内容を比較すると、米国はいくつかの分野で譲歩したとはいえ、「米国第一主義」の主張を実現することに成功している。米国は、メキシコ・カナダが「実現の見込みがない（non-starter）」とする高めのボールをまず投げ、離脱や二国間協定への言及、個別品

目の輸入制限等によって譲歩を迫りつつ、国内産業界・議会の反対論を踏まえて妥協できるレベルを探り、最終的には自国に有利な合意を導いている（図表3）。

トランプ政権にとってNAFTA再交渉の最大の戦利品と位置づけられるのが、特惠関税（無税）の適用条件を定める自動車・同部品の原産地規則の厳格化だ<sup>8</sup>。米国は当初主張した強硬措置を取り下げたが、原産地規則はバイ・アメリカンを促す形に修正される。米通商代表部（USTR）のファクトシートによれば、新協定では域内原産割合（Regional Value Content: RVC）を段階的に引き上げ（62.5%→75%）、平均時給16ドル以上の労働者による生産割合（Labor Value Content: LVC、40%～45%）の達成を求める賃金条項が導入される（原産地規則の合意内容と影響は3.で後述）。

米国は、5年ごとに協定更新で合意しなければ終結するサンセット条項の導入や、投資家対国家の紛争解決制度（ISDS）条項の見直しを要求した。最終的に米国は一定の譲歩を示したが、合意内容は域内投資の予見可能性の低下につながりかねない。サンセット条項は、16年間の期限を設定したうえで、6年ごとに見直しを行う（16年間の延長を協議）内容になるとみられる。ISDSについては、米国は当初主張した選択制（自国は不参加）の導入案を撤回した。最終的には、石油・ガス、インフラ、発電および通信分野については従来通りのISDSを維持する一方、それ以外の分野では収用等の限定的な場合に限って利用可能とする形に修正される。原則対象外となった製造業等では、域内投資を慎重化させる要因になりうる。

為替条項については、トランプ大統領の声明によれば、新協定は「為替操作に対し米国の貿易協定で最強の保護」を与えるものとされている。現時点では合意内容は不明だが、米国は再交渉の目的に「適切なメカニズムを通じて、為替操作の回避を確保する」条項を盛り込むことを求めており、協定本文での扱いを注視する必要がある。

このほか、米国は政府調達市場へのアクセス制限につながる措置や、域内国に対する緊急輸入制限（セーフガード）措置の適用除外措置の廃止等を求めていたが、現時点では合意内容は明らかになっていない。

図表3 NAFTA再交渉における米国の主張と米墨二国間合意の内容

項目	論点(上段:当初の米国の主張→下段:米墨二国間合意の内容)
原産地規則 (自動車・部品)	域内原産割合引き上げ(62.5%→85%)、米国産割合(50%)導入 →域内原産割合を75%に引き上げ、平均時給16ドル以上の労働者による生産割合導入(40～45%)
サンセット条項	5年ごとに更新で合意しなければ協定終結 →16年間の期限を設定。6年ごとに見直し(16年間延長を協議)
紛争解決	投資家対国家の紛争解決手続き(ISDS)に選択制導入(米国は不参加) →石油・ガス、インフラ、発電、通信はISDS維持。その他産業は制限的な形に修正
紛争解決・ 貿易救済	アンチ・ダンピング関税措置、相殺関税措置に関する紛争解決手続き(19章)廃止 →廃止(=関税措置が発動しやすくなる)
為替	適切なメカニズムを通じて為替操作を回避 →「為替操作に対し米国の貿易協定で最強の保護」(具体的内容は不明)

(資料) 各種報道等より、みずほ総合研究所作成

### 3. 自動車・同部品に関する原産地規則の米墨合意内容と影響

#### (1) 原産地規則の厳格化によりバイ・アメリカン促進

NAFTAにおける特惠関税(無税)の適用条件を定める原産地規則、特に自動車・同部品の域内原産割合(現地調達率)の見直しは、再交渉の最難関分野だった。米国は、当初主張した強硬措置を修正したが、原産地規則はバイ・アメリカンを促す内容に変更され、米国にとって再交渉の最大の戦利品といえる。USTRのファクトシートでは、新たな原産地規則が「米国の自動車・同部品生産を年間数十億ドル押し上げるインセンティブになる」としている。グアハルド墨経済相によると、新しい原産地規則は2020年1月に適用が開始され、2023年までの3年間で段階的に施行される予定となっている。

USTRの発表によると、完成車の域内原産割合(RVC)は、現協定の62.5%から75%に引き上げられる。さらに、完成車については平均時給16ドル以上の労働者による生産割合(LVC: 40~45%、米要求通りであれば乗用車40%、小型トラック45%)の達成を求める賃金条項が導入される<sup>9</sup>。それ以上の具体的内容は明確でない点が多いが、報道等によると、自動車部品は基幹部品(エンジン・トランスミッション等: 75%)・主要部品(70%)・補完部品(65%)の3区分のRVCが適用される模様だ。さらに、完成車で使用される鉄鋼・アルミ製品の域内調達(70%)も義務付けられる。いずれも、米国の修正案をメキシコがほぼ受け入れた格好だ(図表4)。

2017年時点で、米国がカナダ・メキシコから輸入する自動車のほとんど全て(各々98.4%、99.8%)、自動車部品についてはカナダ84.3%、メキシコ76.9%でNAFTAの特惠関税が利用されている模様だ(CAR(2018))<sup>10</sup>。グアハルド経済相は、メキシコから対米輸出されている自動車の約7割が新基準を満たしていると発言している(8月27日)。

#### (2) 米国の輸入制限との関係：輸入数量・金額規制の導入

一般的には、原産地規則が達成できれば無関税での域内輸出が可能となり、達成できない場合は最惠国待遇(MFN)税率(対米輸出の場合：乗用車・主要自動車部品2.5%、小型トラック25%)が適用される。米墨間では米国の輸入に関し、無関税及びMFN税率が適用される乗用車・自動車部品の数量・金額上限について、サイドレターで合意したと報じられている(8月29日付ロイター報道)。

米国は5月以降、安全保障上の脅威に基づく自動車・同部品の輸入制限(追加関税：20~25%)を検討しており、短期的には今回の合意がメキシコにとって対米輸出のセーフティネットとなりうる。報

図表4 自動車・同部品の原産地規則を巡る主張と合意内容

	現状	米当初案	米修正案	メキシコ案	米墨合意内容
域内原産割合(RVC)	62.5%	85.0% (米国産割合50%)	完成車75% 基幹部品75% 主要部品70% 補完部品70% 鉄鋼・アルミ70%	完成車・部品 70%	完成車75% 基幹部品75% 主要部品70% 補完部品65% 鉄鋼・アルミ70%
賃金条項(LVC) 【時給16ドル以上の労働者 による生産割合】	-	-	乗用車40% 小型トラック45%	20%	乗用車40% 小型トラック45%
移行期間	-	-	2~4年	10年	3年(2020年1月以降、 段階的適用)

(資料) 各種報道等より、みずほ総合研究所作成

道によれば、①年間240万台以下の乗用車（SUVを含む）、②年間900億ドル以下の自動車部品については、原産地規則が達成できれば無税で、達成できない場合はMFN税率での対米輸出が可能となり、上限を超える場合には追加関税の対象となりうる。小型トラックの扱いは現時点では不明だ（図表5）。なお、グアハルド経済相は、「既存工場および建設中の工場で生産される自動車」については、原産地規則未達の場合MFN税率が適用されると発言しており、新規工場や追加投資を行った工場の製品は、追加関税の適用対象となる可能性が一部報道では指摘されている（8月27日付Inside US Trade報道）。

グアハルド経済相は、今回合意した乗用車の対米輸出上限に達するまでに「40%の成長余地がある」と説明している（2017年対米輸出は約180万台、8月29日付ロイター報道）。自動車部品についても、米国の輸入金額は563億ドル（2017年米商務省データ）と上限の900億ドルを大幅に下回っている。

米国が輸入制限を発動した場合、安全保障上の脅威に基づく自動車・同部品の輸入制限はWTO（世界貿易機関）協定違反となる可能性がある。上限に達する前に違反が確定して輸入制限が撤回されるのであれば、最終的には追加関税を免れうる。輸入制限に関する米商務省報告は当初予定の8月中の公表が先送りされており、最終的な報告内容とトランプ大統領の判断を注視する必要がある<sup>11</sup>。

### （3）メキシコ進出企業はサプライチェーン見直しが必要に

メキシコに進出する日系企業は、新たな原産地規則を達成してNAFTAの特恵関税を利用するには、サプライチェーンの見直しが必要になるとみられる。メキシコで生産される日本車は米国車に比べ、調達先の見直しの余地が大きい可能性がある。

NAFTAの算定方法に基づくRVCのデータは入手できないため、米運輸省道路交通安全局（NHTSA）のデータ<sup>12</sup>により概算すると、メキシコで最終加工され米国で販売される日本車のRVC（単純平均）は約62%と、米国車の約73%を下回る（図表6）。日本車は、米国・カナダ産の調達割合が約16%程度と米国車（約25%）に比べ低い。米国・カナダの自動車組立および部品製造従事者の平均時給は20ドルを超える一方、メキシコでは組立7.34ドル、部品3.41ドルと低いとされる（CAR（2018））。実質的に「米国（・カナダ）産割合」に等しい概念であるLVCの導入は、日本車に不利といえる。LVCの算定方法は現時点で明らかではないが、管理コストの増大も懸念される。また、基幹部品としてRVC75%が導入されるエンジンやトランスミッションについて、メキシコ産の日本車の多くは日

図表5 適用関税率と米国による輸入制限の関係

米国のメキシコからの輸入		原産地規則	輸入制限（追加関税）	関税率
乗用車 輸入台数	240万台以下	達成	適用除外	0%
		未達	適用除外	2.5%
	240万台超	-	対象	2.5%+α
自動車部品 輸入金額	900億ドル以下	達成	適用除外	0%
		未達	適用除外	2.5%
	900億ドル超	-	対象	2.5%+α

（注）αは米国の輸入制限措置による関税率（報道によれば20～25%）。

自動車部品の適用関税率は、主要自動車部品を対象。

（資料）各種報道等より、みずほ総合研究所作成

本やタイ等のNAFTA域外からの調達割合が高いとみられ、域内調達に切り替える必要が生じる。

原産地規則未達時にMFN税率が適用される場合、米国産への調達シフトによるコスト増が関税負担を上回るのであれば、MFN税率で米国向けに輸出するという選択肢がある。原産地規則に縛られなくなれば、調達の自由度は高まる。関税負担分を吸収するためにアジア等域外からの低コストの部材の調達が増加すれば、米国からの部材調達はむしろ減少し、バイ・アメリカンを促そうとする米国の意図に反する形でサプライチェーンの再構築が進む可能性がある。

メキシコが40カ国以上と締結する自由貿易協定を活用し、販売先を一層多様化させて北米依存度を下げる戦略も検討対象となる。日本車の場合、メキシコ生産の約45%は北米以外（メキシコ国内、欧州、南米、アジア等）に販売されている（米国車はメキシコ生産の約8割が北米向け輸出）（図表7）。メキシコは2018年4月にEUとのFTA再交渉で合意しており、自動車分野の原産地規則が緩和されることでEU向け自動車・同部品の無税輸出機会の拡大が期待される。ブラジル・アルゼンチンなどメルコスールとの経済補完協定（ACE55号）では、2019年3月以降メキシコ・メルコスール間の自動車貿易が制限枠なしで自由化される予定で、南米への輸出機会も広がりうる<sup>13</sup>。

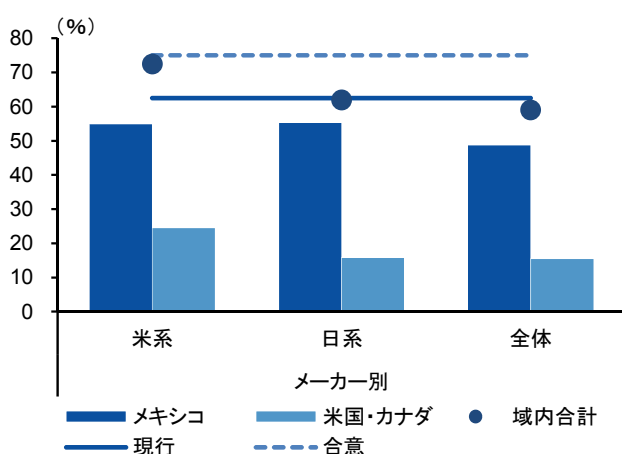
#### （４）米国は NAFTA 再交渉の勝者となるのか

米国にとってバイ・アメリカン促進の切り札である原産地規則の厳格化は、NAFTA 再交渉の最大の戦利品といえる。しかし、原産地規則の厳格化には、諸刃の剣の側面がある。

原産地規則を満たすためにメキシコで生産する自動車・同部品メーカーが米国産部材の調達を増やせば、米国の輸出拡大につながる。米国への工場立地（移転）が増えれば、輸入減少が期待される。原産地規則が満たせず関税負担が発生し、販売価格に転嫁される場合には、米国の輸入減少につながる。

他方、原産地規則が満たせない場合、メキシコで生産する自動車・同部品メーカーが関税負担を吸収するために域外からの低コストの部材調達にシフトすれば、米国の輸出は減少する可能性がある。

図表6 メキシコ産自動車の域内原産割合



(注) 数値は米国で販売されるメキシコ産自動車の域内原産割合。NAFTAのRVC算定方法とは異なる。米国・カナダ以外の原産割合は15%以上が記載対象のため、メキシコの原産割合は、実態より低い可能性がある。全体にはドイツ系を含む。

(資料) The National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) データより、みずほ総合研究所作成

図表7 メキシコ自動車生産・輸出台数

	米系	日系	全体
メキシコ生産台数(万台)	176	133	377
北米向け輸出台数(万台)	147	74	260
北米向け輸出/生産(%)	83.4	55.5	69.0
北米向け輸出台数	米系	日系	全体
乗用車(万台)	32	51	117
小型トラック(万台)	114	23	143
乗用車比率(%)	22.1	69.2	45.0

(注) 数値は2017年。大型バス・トラックを除く。

全体にはドイツ系・韓国系を含む。

(資料) メキシコ自動車工業会（AMIA）より、みずほ総合研究所作成

また、原産地規則を達成するために、相対的に割高な米国产の調達割合を引き上げれば、域内での自動車・同部品の生産コストは上昇する。原産地規則の厳格化が域内生産コストの増大をもたらせば、北米地域の競争力は低下する。メキシコ・カナダに比べF T Aを通じたグローバルな自動車市場への無税アクセスが限られる米国は<sup>14</sup>、域外向け輸出の減少という形で敗者となりかねない。北米地域に限らず、グローバルな自動車・同部品貿易への影響を慎重に見極める必要がある。

---

<sup>1</sup> 米国による NAFTA の再交渉は、貿易協定の国内実施法の批准手続きを定めた「2015 年超党派議会貿易優先事項及び説明責任法（2015 年 T P A 法）」に基づき進められている。

<sup>2</sup> 5 月までの交渉の経緯については、西川珠子「遠のく NAFTA 大筋合意～米国は自動車・同部品の輸入制限を検討～」（みずほ総合研究所「みずほインサイト」2018 年 6 月 6 日）を参照されたい。

<sup>3</sup> 生乳・乳製品および家禽類（鶏肉、鶏卵等）を対象に、生産者への生産・出荷割当、生産者価格を設定し、輸入に対しては関税割当を実施する制度。関税割当枠を超える部分については高い二次関税率が課され、牛乳、バター、チーズ、鶏肉等で 200% を超える高関税が適用される。

<sup>4</sup> 全米商工会議所のドナヒュー会頭は、「三国間協定以外は議会の承認も産業界の支持も得られない」との見解を表明しているほか、アメリカ労働総同盟・産業別組合会議（AFL-CIO）等の労働団体も、「二国間協定は誤り」との声明を公表している。

<sup>5</sup> 共和党は上下両院とも 7 割以上が賛成したのに対し、民主党の賛成は上院が 48%、下院が 40% にとどまった。

<sup>6</sup> Irwin, Douglas A. (2017) “Clashing Over Commerce: A History of US Trade Policy” The University of Chicago Press

<sup>7</sup> 2018 年 8 月 2 日付 Bloomberg 報道。世論調査は 2018 年 6 月時点の Ipsos Public Affairs による。

<sup>8</sup> 自動車・部品のほか、繊維・アパレル、化学、鉄鋼集約的な製品、ガラス、光ファイバー等の原産地規則が厳格化される。

<sup>9</sup> 研究開発（R & D）等に係る費用を一定割合まで L V C に算入できる措置も含まれているとみられる。

<sup>10</sup> Kristin Diczek et al. (2018), “NAFTA Briefing: Review of current NAFTA proposals and potential impacts on the North American automotive industry,” Center for Automotive Research, April.

<sup>11</sup> 米商務省報告の提出期限は調査開始（2018 年 5 月 23 日）から 270 日（2019 年 2 月 17 日）以内。提出から 90 日以内に大統領が具体的な措置を決定する。

<sup>12</sup> NHTSA は、The American Automobile Labeling Act (AALA) に基づき、米消費者の自動車購入時の参考として、12 人乗り以下の車両を対象に米国・カナダ原産割合を車体に表示することを求めている。米国・カナダ以外の原産割合は 15% 以上が記載対象のため、メキシコの原産割合及び域内合計の原産割合は、実態より低い可能性がある。このほか、NAFTA 現協定の R V C は純費用方式で算定される一方、AALA では製品の価額に基づき算出される等の違いがあり、厳密には比較できない。

<sup>13</sup> メキシコの F T A を巡る最近の動きについては、中畑貴雄「NAFTA 再交渉が域内の通商協定を刺激（メキシコ）」（日本貿易振興機構、地域分析レポート、2018 年 6 月 22 日）に詳しい。

<sup>14</sup> E U 等との F T A の推進により、メキシコは世界の新車販売市場の 51%、カナダは同 53% に無税でのアクセスが可能となっている一方、米国は 28% にとどまる（C A R (2018)）。

---

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。なお、当社は本情報を無償でのみ提供しております。当社からの無償の情報提供をお望みにならない場合には、配信停止を希望する旨をお知らせ願います。