

本論文は

世界経済評論 2018年7/8月号

(2018年7月発行)

掲載の記事です



世界経済評論 定期購読のご案内

年間購読料

1,320円×6冊=7,920円

6,600円

税込

17%

送料無料
OFF



富士山マガジンサービス限定特典

※通巻682号以降

定期購読
期間中

デジタル版バックナンバー読み放題!!



世界経済評論 定期購読



☎0120-223-223

[24時間・年中無休]

お支払い方法

Webでお申込みの場合はクレジットカード・銀行振込・コンビニ払いからお選びいただけます。
お電話でお申込みの場合は銀行振込・コンビニ払いのみとなります。

Fujisan.co.jp
雑誌のオンライン販売

NAFTA の大きい「関税効果」と「新ルール」のインパクト

ITI 研究主幹 高橋 俊樹

たかはし としき 1976 年日本貿易振興会 (JETRO) 入会。ニューヨークとトロントの海外事務所に駐在。国際経済課長、海外調査部長などを歴任。2011 年より現職。中央大学及び東洋大学非常勤講師。著書：『NAFTA を読む』(ジェトロ、1993 年)、『カナダの経済発展と日本』(明石書店、2005 年) 他。

NAFTA (北米自由貿易協定) の再交渉は 2017 年の 8 月から開始されたが、これまでに原産地規則や企業が国家を訴えることができる ISDS 条項などの分野で議論が進み、新しい枠組みが提案されている。米国は原産地規則では、当初は、付加価値比率の 62.5% を 85% に引き上げるだけでなく米国製部材 (コンテンツ) を 50% 含むことを要求した。その後、米国は 2018 年 4 月に入り、付加価値比率を 75% に引き下げ、50% の米国コンテンツの代わりに自動車を生産する労働者の時給を 16 ドルとすることを新たに要求した。一方、カナダは自動車の付加価値比率の計算でエンジニアリング・設計、研究開発、ソフト開発などのコストを新たに組み込むことを提案している。米国の得意分野を付加価値比率の計算に組込もうというものだ。また、ほとんどの品目で関税が撤廃されている NAFTA であるが、メキシコの関税削減効果は ASEAN 地域の FTA である AFTA の効果と引けを取らないほど高い。NAFTA の関税削減効果が意外に高いという事実は、日本企業の北米戦略が NAFTA 無しでは成り立たないことを意味している。今後の NAFTA 再交渉であるが、2018 年 5 月 7 日現在において、まだ大筋で合意に達していない。7 月のメキシコの大統領選挙の前までの大筋合意の可能性は高まっているものの、もしもこの機会を逃すならば、NAFTA の 2018 年内における議会での批准の可能性は低くなる。日本企業は情報収集を行い、幾つかのシナリオに沿って冷静沉着に対応することが望まれる。日本は、貿易と投資で最も依存度が高い北米地域における自由貿易のルールの変化とそのインパクトを見逃してはならない。

I NAFTA の重要性と日本企業の変化

1. 100 年かかった米国とカナダとの自由貿易協定

NAFTA は 1994 年に発足したが、その枠組みは米加自由貿易協定 (CUFTA) を基に作られた。CUFTA は 1989 年に発効したが、実は

米国とカナダの 2 国間の自由貿易協定の話合いはその 100 年前から行われていた。1878 年に政権の座に返り咲いたカナダ保守党のマクドナルドは、当時の世界的不況を背景として、通商面では保護主義につながる「ナショナル・ポリシー」を掲げ、輸入代替政策 (輸入品を国産品に代えること) を進めた。一方、自由党は米国との自由貿易を進めることを主張した。か

くして、1891年の選挙は「ナショナル・ポリシー（保守党）」対「米国との自由貿易協定（自由党）」の対決になったが、カナダと米国との自由貿易協定は、両国間の商業連合、政治連合につながるとの懸念から成立しなかった。

カナダと米国にとって2度目の自由貿易協定締結の挑戦は1911年であった。政権は、ローリエ率いる自由党に移っていたが、1909年に米国大統領に就任したタフトがカナダに対して相互通商条約を求めた。ローリエ自由党政権はこの話に飛びつき、両政府間の交渉は順調に進んだが、結局は米国による経済的支配の恐れや親英感情から、カナダ議会での承認を得ることができず、米加自由貿易協定の締結は再び頓挫した。その後、高関税をもたらしたスムート・ホーリー法の反省から生まれた1935年の米加間の相互通商協定や、1965年のオートバクト（自動車協定）が成立したものの、本格的な米加自由貿易協定の締結は1984年のカナダのマルーニー政権の誕生まで待つしかなかった。

米国とカナダにメキシコが加わって誕生したNAFTAは、現在ではもう既に20年以上も経過しており、制度疲労を起こしている。このため、米国はもちろんのことカナダ・メキシコもTPP交渉の場で実質的にNAFTAの再検討を試みたのであった。しかしながら、トランプ大統領はTPPを離脱し根本的なNAFTAの見直しを要求したため、カナダとメキシコはその再交渉に応じるようになった。すなわち、1世紀をかけた交渉や20年以上もの育成の期間を経て、北米の自由貿易協定は新たな枠組みを構築することになったのである。

2. 米国の輸出の3分の1はNAFTA向け

米国のNAFTAへの貿易依存度は、深まる

結びつきを反映して、極めて高い水準にある。2016年の輸出の34%はNAFTA向けであり、その内訳は、カナダが18%、メキシコが16%であった。EU向けの割合は18%、日本向けは4%であったので、いかに米国の輸出に占めるNAFTA向けの比重が大きいかが窺える。

同様に、日本のNAFTA向け輸出の全体に占める割合を見てみると、2016年では23%と大きく、中国向けの18%やASEAN向けの15%を上回っている。米国向けの輸出割合だけでも全体の2割を超えており、日本の対米輸出依存度の大きさを物語っている。

日本の対米輸出の主役は自動車である。乗用車だけでも対米輸出の3割を占め、これにバス・トラック・二輪車及び自動車部品を加えると4割弱のシェアに達する。また、日本の自動車の海外生産は、2016年で1,900万台に達しており、そのうち北米での生産は640万台で全海外生産の34%を占めた。

一方、日本の4輪車の輸出台数は463万台で、そのうちNAFTA向けは202万台となり、4輪車輸出全体の44%を占めた。日本の4輪車の国内生産台数は902万台であるので、国内で生産された台数の中から海を渡って北米に向かう分の割合は22%に達する。

日本はNAFTAには加盟していないものの、現地日系企業は北米に根付きながら現地生産による現地販売を行っている。NAFTA再交渉の行方は、日本から北米向けの輸出には間接的な影響にとどまるものの、現地進出企業にとってみれば大きな問題になる。2016年度においては、日本企業の国内と海外を合計した売上高の26%は米州地域向けであり、アジア大洋州向けの17%を上回っている。

トランプ政権発足後のこれまでの北米の日系

企業の動きとしては、全体的には現地ビジネス活動には目立った変化はない。しかしながら、やはり今後の日系企業のメキシコでの生産活動の見直しには大きな変化が見られる。ジェトロの2017年度現地日系企業調査によれば、今後の米国向けの生産を拡大する国としては米国が156社で最も多く、メキシコは29社となっており、前年度の調査結果（68社）の半数以下に減少している。

II 大きいNAFTAの関税削減効果

NAFTAには日本が参加していないものの、現在行われているNAFTA再交渉の結果は日本企業に大きな影響を与える。北米に進出している日本企業の数が多い上に、日本から北米向けの輸出の占める割合が高く、北米は日本企業の生命線になっているからだ。また、日本企業が海外でこれまで行ってきた投資の累積額（対外直接投資残高）を見てみると、2016年末で北米向けの直接投資残高は全体の35%（米国だけで33%）を占め、EUの24%、中国の8%、ASEANの12%をかなり上回っており、アジ

ア全体よりも3割増しの水準に達している。

もしも、トランプ大統領がNAFTAからの離脱を決めたならば、困るのはカナダとメキシコだけでなく、日本も同様である。NAFTAが機能しなければ、北米に進出した日本企業はNAFTAの関税メリットを受けることができなくなる。

世界のFTAを見てみると、ASEAN10カ国から成るAFTAは関税削減効果が最も高いFTAの1つとして知られている。ASEANの中でも、タイやベトナムでは関税削減率（関税削減額÷輸入額）が6%台に達し、マレーシアやインドネシアでは4%台である。つまり、マレーシアで他のASEANから100万円ほどAFTAを利用して輸入すれば、全品目平均で4万円以上も関税を削減することができる。

表1はNAFTA3カ国の関税削減効果をまとめたものである。米国がNAFTAを利用してカナダから輸入した時の関税削減率は1.9%であった。しかし、メキシコからの輸入では4.0%に達し、AFTAのマレーシアとインドネシアに近い関税削減効果を持つ。米国のNAFTA全体からの輸入での関税削減率は

表1 NAFTA3カ国の関税削減効果

(2017年、加重平均、USドル)

		輸 入 側											
		米 国				カ ナ ダ				メ キ シ コ			
		MFN 税率	NAFTA 税率	関税削減額	関税 削減率	MFN 税率	NAFTA 税率	関税削減額	関税 削減率	MFN 税率	NAFTA 税率	関税削減額	関税 削減率
輸 出 側	米国	-	-	-	-	2.7%	0.1%	5,155,824,561	2.5%	4.2%	0.3%	6,879,333,809	4.0%
	カナダ	1.9%	0.0%	4,039,719,857	1.9%	-	-	-	-	5.2%	0.02%	485,188,021	5.2%
	メキシコ	4.0%	0.0%	10,495,390,474	4.0%	2.9%	0.0%	699,459,184	2.9%	-	-	-	-
	NAFTA 合計	3.1%	0.0%	14,535,110,331	3.1%	2.7%	0.1%	5,855,283,745	2.6%	4.3%	0.3%	7,364,521,830	4.0%

(注) MFN税率はFTAを利用しない時に賦課される一般的な関税率、NAFTA税率はNAFTAを利用した時の関税率。関税削減率は関税削減額を輸入額で割った関税削減効果を示しており、その割合が大きいほど関税を削減する効果が高い。

(出所) 各国関税率表、各国TRS表(Tariff Reduction Schedule)、「マーリタイム&トレード」IHSグローバル株式会社より作成。

3.1%であった。米国のメキシコからの輸入で関税削減効果が高い業種としては、繊維製品・履物（関税削減率 13.3%）、輸送機械・部品（8.5%）、農水産品（7.4%）を挙げることができる。

カナダが米国からの輸入で NAFTA を利用した時の関税削減率は 2.5%で、メキシコからの輸入では 2.9%であった。カナダの NAFTA 全体では 2.6%なので、米国よりもやや低い関税削減効果が見られる。

メキシコの米国からの輸入で NAFTA を利用した時に関税削減率は 4%で、ちょうど米国のメキシコからの輸入の場合と同率であった。この時のメキシコの米国からの輸入での NAFTA 税率は 0.3%と他のケースの NAFTA 税率よりも高いが、これは農水産品（3.6%）や食料品・アルコール（0.4%）の NAFTA 税率が高いためである。

メキシコのカナダからの輸入での関税削減率は 5.2%で高率であった。これは、食料品・アルコール、皮革・毛皮・ハンドバッグ等、輸送用機械・部品の関税削減率がいずれも 10%を超えるためである。

なお、2017 年の米国の関税削減額は NAFTA 全体で 145 億ドル、カナダが 59 億ドル、メキシコが 74 億ドルであった。中でも米国のメキシコからの輸入での関税削減額は 105 億ドルであり、その逆のメキシコの米国からの輸入の 69 億ドルよりもかなり大きかった。つまり、米国の NAFTA 利用によるメキシコからの輸入での関税削減額は、メキシコの米国からの輸入での関税削減額の 5 割増しの規模であった。

したがって、NAFTA の域内貿易における関税削減率は米国とメキシコ間の貿易、メキシコのカナダからの輸入で大きく、AFTA での

マレーシアやインドネシア及びタイに近い関税削減効果を持っている。

Ⅲ なぜ NAFTA の再交渉は始まったか

1. 減税や貿易赤字の削減を強く主張

トランプ大統領は就任直後に次々と大統領令 (Executive Orders) に署名し、不法移民の取り締まり強化やインフラ投資の拡大、オバマケアの見直し、などを求めた。また、覚書 (Presidential Memorandums) にもサインし、パイプラインの建設や TPP の離脱を宣言した。

特に、メキシコ国境沿いに壁を建設し、その費用をメキシコ側に求め、中国の為替操作や違法な輸出に対して断固たる対応を行うことを表明した。大統領選挙中から、メキシコに対する 35%の国境税や中国に対する 45%の関税を設けることを明らかにした。また、連邦法人税の 35%から 15%（実際には 21%）への引き下げ、所得税の減税や 1 兆ドルのインフラ投資を公約に掲げ、米国第一主義に基づき、米国の雇用を拡大し貿易赤字を削減することを主張した。

2016 年の米国の大統領選挙キャンペーンの真最中である 9 月、トランプ新政権の経済閣僚であるピーター・ナバロ国家通商会議議長（現在は通商製造業政策局長）とウイルバー・ロス商務長官が共同で執筆した論文“Scoring the Trump Economic Plan: Trade, Regulatory, & Energy Policy Impacts”が発表された。これは、トランプ大統領が表明している数々の経済改革の基礎となるものである。

同論文によれば、米国が陥っている現在の低い経済成長は高い税金や規制の拡大、それに貿易赤字の増加によるとしている。そして、米国の貿易赤字の拡大は、NAFTA などの貿易交

渉、中国のWTO加盟、韓米FTAなどの影響が大きいことを指摘している。したがって、米国が高い経済成長を達成するには、貿易政策改革、規制緩和策及びエネルギー政策改革が必要になると主張している。

トランプ大統領が就任当初に描いた法人税と所得税の減税により、税収は2.6兆ドル減少すると見込まれた。トランプ新政権はこのうち1.7兆ドルを貿易政策改革、0.5兆ドルを規制緩和策、0.15兆ドルをエネルギー政策改革による税収増で相殺することが可能とした。

トランプ政権の経済通商改革の目指すところは、貿易赤字の削減とそれに関連する税制の改革であった。それを進めるにあたって、トランプ政権はNAFTAや韓米FTA交渉が米国の輸出の低迷、輸入増をもたらす要因を助長していると説いた。つまり、NAFTAとか韓米FTAのようなこれまでのナイーブな交渉では、教科書通りに貿易赤字は減らず、むしろ増加させていると主張した。

トランプ政権は、当初においては貿易赤字の拡大は中国のような通貨操作や知的財産権などの非関税障壁、鉄鋼などのダンピングによる不公正な貿易慣行だけが主な要因ではないと考えた。つまり、米国の税体系やWTOルールの問題でもあると指摘する。例えば、米国は国民や法人の所得の源泉が国内にあるか国外にあるかを問わず、そのすべてを課税の対象とする税システムを取っているが、世界の主要国は国内での利益には課税するけれど、企業が海外で儲けた分に関しては関知しないという税制度を採用している。

したがって、米企業が海外で得た利益は海外にとどまる限り課税されないが、国内に還流すれば課税されるため、税逃れのために海外に蓄

えられたままになっているケースが多い。その金額は2兆ドルに達すると見込まれている。この税体系が企業の海外生産を後押しし、国内への投資を抑制する要因になっている。しかしながら、トランプ政権による税制改革法案の可決（2017年12月）により、海外からの利益に対する課税方式は変更されたので、今後は海外での利益が国内に還流しやすくなる。すなわち、トランプ政権はその発足時において、米国の貿易赤字を解消するには、TPPからの離脱やNAFTAなどの通商交渉の見直し、中国などの知財分野での規制や不公正貿易への対応が必要であり、さらに減税、規制緩和、エネルギー政策の改善が不可欠と考えた。

2. NAFTAの再交渉の開始は8月16日

トランプ政権の主要閣僚であるウイルバー・ロス商務長官は、政権発足から1カ月後の2017年2月27日に上院で承認された。ロス商務長官は承認を前にして、「まず対処しなければならないのはNAFTA」と述べ、メキシコ、カナダとの再交渉に取り組むことを表明していた。

通商政策を指揮するロス商務長官の承認が遅れたことも異例であるが、やはり米国の通商政策を担うロバート・ライトハイザー米国通商代表部（USTR）代表の承認は遅れに遅れた。ロス商務長官から遅れること2カ月半の5月11日、ようやくライトハイザーUSTR代表の承認が上院で可決された。ライトハイザー代表はレーガン政権時代に鉄鋼の自主規制で日本と激しくやりあった経歴がある。

ライトハイザー代表が就任するや否や、5月18日にはNAFTAの再交渉に関して議会に通告を行った。NAFTAの議会通知の前、3月の末にはその草案が議員らに送付されている。議

会通告から90日後にはNAFTA再交渉を開始できるので、北米3カ国は2017年8月16日、第1回目のNAFTA再交渉を開始した。また、NAFTA交渉の開始の30日前（7月17日）に、米国通商代表部（USTR）のウェブサイトに、その交渉目的が掲載された。

IV 激しい攻防が続くNAFTA再交渉

1. 自動車の原産地規則で米国コンテンツの50%を要求

NAFTA再交渉の第1回目は2017年8月16日～20日までワシントンで行われた。第2回目の再交渉は9月1日～5日までメキシコシティ、第3回目は9月23日～27日までカナダのオタワ、第4回目は10月11日～17日まで再びワシントンで開催された。第5回目は11月17日～21日にメキシコシティで開催、第6回会合は2018年1月23～29日にカナダのモントリオール、第7回はメキシコシティで2月25日～3月5日まで開かれた。第1回～第3回までに、中小企業の活用促進、競争政策、デジタル貿易、規制慣行、税関・貿易円滑化、国有企業に対する規律、衛生植物検疫措置（SPS）、の分野で交渉が進展した。

第3回会合では、米国はアンチダンピング（AD）と補助金相殺関税（CVD）の発動に関する紛争解決制度（第19章）、セーフガード措置の発動に関するNAFTA加盟国の適用除外規定（NAFTA802条）、繊維製品の原産地規則の例外である「非原産繊維製品特惠関税割当（TPLs：原産地規則を満たせなくても、1つ以上のNAFTA諸国で実質的な加工を受ける特定の量の糸、織物、アパレルなど繊維製品に対して無税輸入を認める特惠制度）」の撤廃を提

案。同時に、米国は政府調達でカナダ・メキシコの合計規模と同等の市場アクセスを認める方針を明らかにした。

第4回目では、米国は5年ごとに3カ国が継続で合意しない限り協定は失効するとした「サンセット条項」の導入を求めた。メキシコはこれに対し、5年ごとに内容を見直すとした対案を正式に提示した。また、米国は関心が高い原産地規則の提案を行い、投資家が国家を訴えることができるISDS条項で選択制の導入、政府調達市場で開放基準の変更を提案した。

第5回会合では、原産地規則の分野で米国が前回に提案した「自動車の付加価値基準を現行の62.5%から85%に引き上げ、50%の米国製部材（コンテンツ）を使用すること」に対して、メキシコとカナダはこれを受け入れない姿勢を示した。両国はまた、紛争解決の枠組み廃止にも反対した。

米国コンテンツの50%使用は、米国のカナダ・メキシコからの輸入車で、東南アジアのコンテンツが米国コンテンツを上回っていることから、導入が求められたようである。また、米国は鉄鋼製品などのすべての自動車部品にトレーシング・ルール（当該部品の輸入時点まで遡って「非原産材料価額」に含める）を適用することを要求した。これが合意されれば、日本から鋼材を輸入してメキシコで自動車を生産する場合、付加価値基準を満たすことが困難になることが予想される。

知的財産権の分野においては、インターネットを活用したサービスの規制緩和（関税の免除、データセンターの強制的な現地化）、著作物の保護期間の延長（50年⇒70年）、医薬品の開発データ保護期間の延長（米国のバイオ医薬品は12年）などが話し合われている。

ISDS条項は、そもそもNAFTAで導入されたものだが、再交渉では、北米3カ国がそれぞれISDS条項を利用するかどうかを選択可能にする規定が米国から提案されている。米国側の提案に対して、カナダ政府は異論を唱えなかった。一方、カナダやメキシコはEUカナダFTA (CETA) で採用されている投資裁判制度を提案しており、3カ国から独立した裁判所で審議するなど透明性を高めることを狙っている。

労働においては、米加の労働組合は、USTR (米国通商代表部) が2017年7月17日に公表したウィッシュ・リストは不十分とし、労働条項に違反した国に関税引き上げなどの対抗措置が取れることを要求している。

2. カナダが新たな自動車の付加価値基準を提案

第6回会合では、カナダは原産地規則における新たな付加価値基準 (現地調達比率) について提案を行った。それは、自動車の付加価値比率の計算においてエンジニアリング・設計、研究開発、ソフト開発などのコストを新たに組み込むというものである。この狙いは米国の自動車における85%の域内付加価値比率や50%の米国コンテンツの要求に対する対抗策であることは言うまでもない。

そして、カナダはNAFTA第11章の投資家が国家を訴えることができるISDS条項において、この条項を各国が選択できるとする米国案を受けて、参加する国に対しては制度を強化するが、米国が望めば離れることを可能にする提案を行った。さらに、カナダは先住民族の権利の章を提出しているし、カナダと米国とのエネルギー比例条項 (カナダのエネルギー輸出に対する国内の制限が、米国への輸出の割合を減ら

すことはできないことを規定) をメキシコにも当てはめることを求めている模様だ。

NAFTAの原産地規則は再交渉が始まる前から最も関心を集めた分野であった。中でも、自動車における付加価値基準の水準に対する関心が高い。現行のNAFTAにおける一般的な製品の付加価値基準は50%であるが、自動車では62.5%と高く、域外からの自動車の部品や原材料に対して他の製品よりも高いハードルが設けられている。

ASEAN域内の自由貿易協定 (ATIGA) で決められている自動車の付加価値基準は40%であり、TPP11においては実質で45%である。20年以上も前に発効したNAFTAではこれらのFTAよりもかなり高い水準に設定されたにもかかわらず、今回のNAFTA再交渉では、米国は域内の付加価値基準を85%にまで引き上げることを提案している。さらに、米国コンテンツ (米国産の部品・原材料) の割合が50%を満たすことを要求している。

何ゆえ米国がこれほどまでに高い付加価値基準を求めるといふと、米国のカナダとメキシコからの自動車輸入において、アジア製部品の占める割合が米国製よりも高いことと無縁ではない。さらに、62.5%という現行の原産地規則における割合は、必ずしも自動車のコストに占める北米産の原材料の割合が正確に62.5%に達していることを示すものではないからである。

例えば、エンジン部品の63%をカナダ、メキシコ、米国などの北米から調達し、残りの37%を中国から調達したとすると、このエンジンは62.5%の付加価値基準を満たしているので100%北米産となる。つまり、中国から調達した部品はエンジンに組み込まれたことから、北米域内で付加価値をつけられたと見なされ、中

間財である中国製エンジン部品は北米産と認定される（ロールアップ）。自動車を構成するエアコンなどのエンジン以外の部品が62.5%以下であっても、エンジンが100%と見なされれば、この自動車は全体では62.5%の付加価値基準を超えるかもしれない。したがって、この自動車の実際の北米産の割合は62.5%よりも低い水準となり、場合によっては60%や50%であったりする。

こうした原産地規則の盲点をブロックするため、NAFTAは当初よりトレーシング・ルールを導入している。つまり、エンジン部品をトレーシング・リストに加えることにより、中国から調達したエンジン部品は北米でエンジンに組込まれたとしても非北米産として計算しなければならない。これにより、トレーシング・リストに載った域外産の自動車部品は北米産の認定を受けることができず、北米原産の付加価値比率の計算はより厳密なものとなる。2017年8月からのNAFTAの再交渉において、米国は鉄鋼製品を含むすべての自動車部品をトレーシング・リストに含むよう要求している。

米国は第7回の会合を終え、着地点を探る4月中旬の段階において、それまでの85%の付加価値基準の要求に代わり最大で4年をかけて75%まで引き下げる代替案を提示したようだ。さらに、米国は50%の米国コンテンツ要求を取り下げ、その代わりに自動車生産に従事する労働者の時給を16ドルとする案を持ち出したとされる。この他には、エンジンなどの一部の高価値部品も75%の付加価値比率の対象としていると伝えられる。16ドルの時給の要求は、いうまでもなく、メキシコの生産コストの上昇を狙ったものに他ならない。

あまりにNAFTAにおける域内付加価値比

率や米国コンテンツを高めると、北米産の自動車のコストが高まり、国際競争力の観点からは日本車やドイツ車、あるいは中国車とのグローバルな競争には勝てなくなる。そこで、カナダは第6回NAFTA会合で新たな原産地規則の提案を行わざるを得なくなったと思われる。

カナダの新たな原産地規則の提案は、「新しいデジタル技術」、「軽量コンポジット材料」、「その他の知的財産」などの現代自動車の最も重要なコンポーネントのコストを考慮したものである。カナダの提案に影響を与えた自動運転、新燃料効率基準、安全性の向上などの最新の技術革新に関する調査研究は、ミシガン州の政府と民間の出資による自動車調査センターの論文で展開されている。

カナダの新たな提案は、具体的には、自動車の付加価値比率の計算にエンジニアリングや設計、研究開発、ソフト開発などの知的財産に絡むコストを盛り込むというものである。こうした研究開発の中心は米国であり、米国コンテンツの50%の導入を図るトランプ政権の思惑と一致する。米国のNAFTA交渉担当はカナダの提案に興味を示しているし、米国自動車部品工業会（Motor and Equipment Manufacturers Association：MEMA）もカナダの提案と同様な考えをあきらかにしている。さらに、MEMAは域外産自動車部品が北米域内で加工された場合、付加価値が組み込まれたとする現行のルール（関税分類変更基準）の維持を求めている。

V 日本企業へのインパクトとその対応

1. NAFTA再交渉のインプリケーション

こうしたNAFTA再交渉での原産地規則の

動きへの日本企業の対応としては、その着地点をしっかりと見据えることは言うまでもないが、そのインプリケーションを見極めることが大切だ。つまり、この原産地規則の問題は、当初は62.5%からそれほど高くない水準に引き上げられるだろうと楽観的に考えられていたが、トランプ政権は一挙に85%という高いハードルを提案し、さらに50%の米国コンテンツを持ち出した。これは日本企業の米国での生産、あるいは米国製自動車部品やソフトウエア・コンテンツの調達を促す圧力が一層増したことを意味する。

NAFTA 再交渉において、原産地規則の水準がどこに落ち着くかは依然として不透明であるが、北米で販売する自動車においては、米国の部品だけでなく自動運転や電気自動車の技術などに用いられるデジタル・IT 技術やソフトウエアを活用する流れが強まったことは事実だ。それは、メキシコでの生産を増強しても止められない流れだ。

一方では、NAFTA 域外からの輸出や域内生産における域外産自動車部品の調達に関する戦略を、自動車モデルによっては考え直す機会でもある。米国の乗用車の関税は2.5%であるので、域外産の部品を使った競争力のあるモデルを、たとえ原産地規則を満たさなくても積極的に投入することもありうる。あるいは、今日のスマホのように、中国などで自動車を生産し、対米輸出をすることが考えられる。ただし、ピックアップ・トラックについては関税が25%もあるので、難しいと思われる。

モデルによってはなぜそのような関税を度外視した積極策が考えられるかという点、米国における自動車産業を取り巻く経済環境は大きく変わっているからである。すなわち、トランプ

大統領の大きな経済運営における成果である税制改革法の成立により、法人税は35%から21%に低下する。これにより、日本の自動車メーカーは大きく収益を拡大することが可能になる。カナダの自動車メーカーも同様の影響を受けるが、その法人税減税の恩恵は NAFTA の関税削減の効果よりも大きいと言われている。つまり、トランプ大統領は、NAFTA の再交渉で日本の自動車メーカーに原産地規則で高いハードルを与えようとしているが、一方では、税制改革面では大きな恩恵を与えているのである。

以上のことから、米国が TPP に復帰すれば、米国への輸出で TPP の原産地規則を適用できることから、日本企業の北米域外産の自動車部品の調達の自由度は大きく向上することになる。この意味においても、日本の通商戦略として、米国の TPP 復帰を促すことは重要である。ただし、米国は、TPP 復帰の条件として、自動車の原産地規則の改正を求めると見込まれる。

2. 求められる合意時期と内容を見据えた NAFTA 対応

日本企業の NAFTA の再交渉における対応としては、原産地規則や知的財産権、政府調達、環境・労働、ISDS 条項などの交渉の内容や合意結果を緻密に情報収集し、各社毎に対応を策定することが求められる。できれば、交渉の内容や合意事項に応じた幾つかの対応策を描くことが望ましい。

自動車や卸売・小売関連企業においては、特に原産地規則やトラック輸送や国境での通関手続きなどの交渉内容を的確に情報収集することが期待される。全体的には、インフラ・エネルギー、知的財産権、デジタル貿易やセーフ

ガード、アンチダンピング・相殺関税などの合意結果も重要である。

その交渉の合意内容によっては、日本企業には、①NAFTAを利用した北米域内の貿易取引から自国や第3国を経由した対米輸出に転換、②自動車部品の調達で、米国製の部品やソフトウェア・コンテンツなどの知財分野の割合を増やす、③一方では、モデルによっては域外産の自動車部品を積極的に活用、④対メキシコ・カナダ投資などから対米投資へ転換を実施、⑤メキシコでの生産余剰分を米国からEU・中南米市場等への輸出にシフトし、生産・販売におけるグローバル戦略の再構築を図る、ことなどが求められる。

しかしながら、再交渉の結果によっては、電子商取引や通信機器、医薬・医療機器、あるいはA.I、インフラ・エネルギーの分野を始めとして、特に米国で生産し海外に輸出を積極的に展開しようとする企業には、新たな北米でのビジネスチャンスが生まれる可能性がある。この場合においては、日本企業は積極的に北米ビジネスを展開することが求められる。

NAFTAの再交渉において、特に米国は2018年における7月のメキシコの大統領選挙、11月の米国の中間選挙前までに妥結を図りたいところである。これは、米国の中間選挙の結果、下院で民主党が過半数を取れば、NAFTA改正法案が議会を通らない可能性もあるためだ。しかも、下院共和党議員の多くは2018年末までに退任するため、できれば2018年内に議会で批准されるように5月中旬までに合意したいところだ。しかし、7月の選挙前までの合

意の可能性は高まっているものの、北米3国間のNAFTA再交渉は複雑でタフなものとなっており、合意しない可能性もないとは言えない。

したがって、日本企業には、NAFTA再交渉の合意時期を含めて、その関連情報を徹底的に分析し、NAFTAの再交渉が7月の選挙前までに妥結したならば、シナリオに沿って迅速に対応することが求められる。一方では、再交渉が米中間選挙以降にまで延びたならば、トランプ政権の出方を冷静に判断し、2年後の大統領選挙の動向やメキシコ大統領選挙の結果を見据えた中長期的な戦略も考慮することが必要になる。

【参考文献】

- “The North American Free Trade Agreement (NAFTA)” M. Angeles Villarreal, Ian F. Fergusson, Congressional Research Service, February 22, 2017.
- “Summary of Objectives for the NAFTA Renegotiation” Office of USTR, Monday, July 17, 2017.
- 「NAFTA 原産地規則の新提案の日本企業へのインプリケーション～難航する NAFTA 交渉の打開策となるか～」(ITI コラム NO.50, 2018年2月23日)
- 「2018年春までに NAFTA 再交渉は合意できるか」(世界経済評論 IMPACT, NO.979, 2018年1月1日)
- 「TPP11にカナダは署名するか～カナダとメキシコの連携に隙間はないか～」(ITI コラム NO.49, 2017年12月20日)
- 「TPP11の大筋合意と日本のこれからの選択」(ITI コラム NO.47, 2017年11月17日)
- 「日本にとって極めて高い NAFTA の重要性—— NAFTA 再交渉でサンセット条項が盛り込まれるか」(ITI コラム NO.43, 2017年9月22日)
- 「NAFTA 再交渉の第1ラウンドをどう読むか」(ITI フラッシュ 345, 2017年9月1日)
- 「広がりを見せる海外へのアウトソーシング～親子間貿易で違いが見られる日米のグローバル調達モデル～」ITI『季刊国際貿易と投資』(NO.109, 2017年秋号)
- 「NAFTA 再交渉の開始と日本企業の北米戦略～メキシコへの投資継続と米国での生産・雇用増の両面を見据える～」(ITI コラム NO.40, 2017年6月20日)
- 「NAFTAの再交渉で何が話し合われるか—— TPP 交渉の呪縛から逃れられない NAFTA」(ITI コラム NO.39, 2017年4月6日)