6 新NAFTA（USMCA）をどう使いこなすか

高橋　俊樹　*Toshiki Takahashi*
（一財）国際貿易投資研究所　研究主幹

要約

新NAFTA（USMCA：米国・メキシコ・カナダ協定）は34の章からなる自由貿易協定（FTA）である。新しく繊維・アパレル、貿易円滑化やデジタル貿易、国有企業、中小企業、為替条項などの12の章が加わっている。一般的には、一定の北米原産材料の使用を求める原産地規則が厳格化されたことで、使い難いFTAと思われがちである。確かにそういう面はあるものの、繊維や知的財産、デジタル貿易、などの新たなルールを活用しビジネス・チャンスを見出すことは可能である。また、自動車・同部品においても、ルールの変更をしっかり把握することで、適切なサプライチェーンを描くことができる。

1.　新NAFTAでビジネス・チャンスを拡大できるか

1.1.　下がらなかったワイシャツの関税

TPP（環太平洋パートナーシップ協定）は米国が途中で離脱したものの、日本を含む11か国間で既に発効しており、将来におけるそのメンバー国の拡大が期待されている。米国のTPP離脱は、トランプ大統領の就任時に発表され、それからトランプ政権は一気に米国第１主義の貿易政策を進めることになった。TPPは農産物を含めても95％の自由化を誇る。米国が離脱したので、当初の合意から20項目以上もの分野を凍結して発効したものの、

http://www.iti.or.jp/

環太平洋地域の貿易投資の発展に大きく寄与すると思われる。

このTPPを活用して日本から米国にワイシャツを輸出しようとしたのは、メーカーズシャツ鎌倉であった[注1]。米国はワイシャツに約20％の関税を課しているが、もしも、米国がTPPに加盟していれば、①紡ぐ、②織る、③縫製、という3工程をTPP域内で行うことにより、繊維の原産地規則であるヤーンフォワード・ルールを満たし、日本から米国へのワイシャツの輸出で関税を削減することができる。一般に、各国とも繊維製品や履物の関税は高く、国内産業を保護する傾向がある。FTAはこうした高い関税で守られている分野への輸出に効果的である。残念ながら、トランプ大統領によるTPP離脱で、ワイシャツの関税削減の計画は断念せざるを得なかったが、ニューヨークに店舗を構える鎌倉シャツの米国での評価は高いようである。

日本と米国との貿易でTPPを活用することはできないが、2019年9月末に両国首脳が署名した日米貿易協定が発効すれば、それを利用して対米輸出における関税の削減が可能になる。ただし、米国における日米貿易協定の第1段階での関税削減は、関税率が5％以下の製品などが対象であり、繊維製品は含まれていない。鎌倉シャツの日本から米国への輸出における関税削減の挑戦は、2020年の1月にも発効が期待される第1段階の日米貿易協定では、まだ実現することができない。

ただし、現時点の日米貿易協定では無理であるが、新ＮＡＦＴＡ（USMCA） を活用して、メキシコの生産拠点から米国へ輸出する可能性は残っている。なぜならば、USMCAでは繊維製品の原産地規則において、北米産以外の材料（縫糸、ポケット裏地、ゴムバンド、被覆布）の使用を制限するなど、NAFTAよりもルールを強化しているが、一方では、繊維製品の原産地規則の例外である「非原産繊維製品特恵関税割当（TPLs）」を撤廃していないからだ。つまり、TPLsを活用すれば、日本などからの域外からの材料を使っても、縫製などの製造工程を協定国で行うことにより、関税割当枠内では関税を削減できる。

米国は、NAFTA再交渉ではTPLsの撤廃を要求したが、最終的には米国の加墨からの輸入ではTPLsの水準を削減し、米国からカナダへの輸出では

http://www.iti.or.jp/

TPLsを拡大する、ということで了承した。また、「レーヨン繊維」と「目に見える裏地」の非域内原産材料の使用を認めた。

1.2. バイオ医薬品やデジタル貿易などでチャンスが生まれるか

米国では、新NAFTA（USMCA）の議会での批准を巡る動きが本格化している。トランプ大統領は、USMCA実施法案を2019年内に成立させることを願っている。2020年には大統領選挙が本格化するためだ。民主党のペロシ下院議長は、前向きな姿勢を見せながらも、10年としたUSMCAのバイオ医薬品のデータ保護期間を短縮するよう要求している。なぜならば、このデータ保護の10年間と、特許期間の20年をプラスした期間の間は、ジェネリック医薬品（新薬の特許が切れた後に発売される医薬品で価格が安い）は販売できない可能性があるためである。

このバイオ医薬品のデータ保護期間については、TPPでは8年としたが、USMCAは10年と期間を長くしている。これは、米国内法での12年という規定を反映しているためである。データ保護期間を長くすれば、米国の新薬メーカーはその分だけジェネリック医薬品の市場参入を遅くすることができるため、競争力を維持しつつより大きな利益を確保できる。しかしながら、ペロシ下院議長は、データ保護期間の長期化で、薬価を下げることができなくなることを問題視している。薬価の高止まりで、消費者は高い薬を購入しなければならないし、政府の財政支出も増加する。

カナダではバイオ医薬品のデータ保護期間は8年、メキシコは5年であるため、米国が期間短縮に向かえば、両国とも反対しないと思われる。現在、トランプ政権と民主党ワーキンググループが検討中であり、もしも10年よりも短縮化されれば、ジェネリック医薬品の製造関連会社は北米でのビジネス・チャンスを維持拡大することが可能になる。

また、USMCAではデジタル貿易が1つの章として新たに付け加えられた。そのデジタル貿易章は、データの自由移転の保証、コンテンツへの関税賦課の禁止、データのサーバー現地化要求の禁止（金融分野も含む）、ソースコードの開示要求の禁止、などを含んでいる。USMCAは、国内税や消費

http://www.iti.or.jp/

税を課す場合があるが、音楽、ゲーム、ビデオ、電子書籍などのデジタル製品の関税やその他の料金を禁止し、データの自由な移転を保証するなど、域内のデジタル貿易を促進することは確実である。このUSMCAのデジタル貿易章は、そのほとんどを踏襲した形で日米貿易協定の第1段階の合意に組み込まれている。すなわち、日本企業はUSMCAだけでなく、日米貿易協定を活用して米国のデジタル市場に参入し易くなるのである。

デジタル貿易に関連して、USMCAでは一定額までの電子商取引において関税なしで越境取引ができるルールが導入された。米国はEコマースによる取引において、既に800ドルまで税関での無税枠を拡大している。これに対応して、USMCAにおいてカナダは20Cドルから150Cドルへ、メキシコは50ドルから117ドルに無税の上限を引き上げている。USMCAの影響報告書は、これにより米国の電子商取引によるカナダへの輸出は3.3億ドル、メキシコへの輸出は9,100万ドル増加すると見込んでいる。すなわち、本や雑誌、CD、医薬品などのEコマースを利用した中小企業の越境サービスは、USMCA発効の恩恵を受けることになる。

1.3.　自動車・同部品へのインパクトと対応

USMCAが発効すれば、自動車・同部品の原産地規則が大きく厳格化されているため、北米域内原産の製品であることを達成するのが困難になる。自動車や一部の自動車部品は、最終的には75％の域内原産比率を満たすことが求められる（NAFTAでは62.5％）。そのため、北米での企業の生産活動は、これまでよりアジアや欧州などの域外からグローバルに部材を調達することが難しくなる。その代わりに、北米原産の部材を調達する割合が高まり、対米投資を促進し米国での現地生産の比率を引き上げざるを得なくなる。これがコストアップにつながり、北米で生産された製品の競争力の低下をもたらす。

USMCAにおいては、自動車の完成車に組み込まれるエンジン、トランスミッション、リチウムイオン電池などの「スーパーコア部品」[注2]や「自動車部品の基幹部品」[注3]は、75％の高い域内原産比率を求められるだけでなく、

http://www.iti.or.jp/

原産地規則の達成に最も多く使われる関税番号変更基準（CTC）を利用できない。CTCとは、北米域外から輸入した自動車部品が域内で付加価値を加えられ、輸入時の関税番号とは違う製品になった場合、域内原産であることが認められ、関税が減免されるルールのことを指している。したがって、スーパーコア部品や基幹部品ではCTCを使えないため、その多くを北米域内から調達しない限り、メキシコやカナダから米国への輸出において、乗用車では2.5％、SUV・ライトトラックでは25％の関税を支払わなければならない。

さらに、USMCA は時給16ドルを超える労働者が生産する北米の自動車工場からの部材購入額の割合が40％～45％になることを要求する規定（賃金条項）を新たに設けた。現時点のメキシコの自動車工場の平均賃金は5ドル前後なので、メキシコでの自動車生産において、賃金条項という原産地規則を満たすことは、賃金が20ドルを超える米国やカナダの工場から一定量の部材を調達しない限り困難である。

こうしたことから、メキシコで生産する日本や欧州などの自動車関連メーカーには、北米原産の部材調達の割合を高め、対米投資を促進し米国での現地生産や現地販売の比率を引き上げるような圧力が高まることは確実である。しかしながら、必ずしもUSMCAの規定の全てが日本企業にネガティブに作用するとは限らない。新NAFTAでは自動車・同部品を中心に原産地規則の基準が厳しくなったものの、同時に、域内原産比率の計算で高水準に引き上げられた付加価値比率の達成を助ける新たなルールが導入されたからである。

例えば、USMCAでは、エンジンなどの製品の域内原産比率の計算で原産地規則を満たしていれば、エンジンの組み立てに用いた部品に非原産材料を使用したとしても、それを100％北米原産材料とするロールアップ基準を認めている。また、TPPと同様に、域内で行われた「非原産材料の加工に係る価額」、「非原産材料の生産に使用された原産材料の価額」を原産割合の1部として換算することができる完全累積[注4]の概念が導入された。それに、デミニマス規定[注5]により、現行のNAFTAでは北米域外からの原材料は

http://www.iti.or.jp/

製品価格の7%までは非原産材料にカウントされないが、新NAFTAでは10%まで考慮されないことに変更された。これにより、非北米産の部材の利用可能性が拡大することで、これまでNAFTA税率が適用されなかった製品がUSMCAの低関税率の対象になる可能性を増すことになる。

しかも、USMCAの原産地規則を満たすならば、米国のメキシコとカナダからの乗用車の輸入は260万台まで、ライトトラックの輸入は数量無制限で米通商拡大法232条[注6]による追加関税（25%）の対象から外れることになる。自動車部品については、メキシコからの輸入額は1,080億ドルまで、カナダからの輸入額は324億ドルまで追加関税の対象外となる。すなわち、USMCAのサイドレターで約束された232条適用除外の上限を超えなければ、原産地規則を満たしている場合は自動車・同部品の関税は無税、例え満たさなくても乗用車の関税は2.5%で済むことになる。

ここで見逃してならないことは、米国のメキシコとカナダからの対米自動車・同部品輸入における232条の回避枠にまだ余裕があるということである。2017年の米国のカナダとメキシコからの乗用車の輸入台数は180万台前後であるし、自動車部品の輸入出額ではカナダからが178億ドル、メキシコからが495億ドルであった。すなわち、カナダやメキシコの日系自動車関連子会社は、これからも米国のカナダやメキシコからの自動車・同部品の輸入を拡大できる余地があるのだ。

以上のように、USMCAの原産地規則は複雑であり、個々の業種や品目によってその北米やそれ以外の国・地域からの調達戦略が変わってくるので、十分にその内容を吟味・分析した上で、サプライチェーンの再編を検討することが必要である。つまり、USMCAの発効を控え、アジア・中南米を含む広域の拠点からFTA/GSP（一般特恵関税）を活用した対米輸出を行うなどの新たな北米戦略を探らなければならない。

http://www.iti.or.jp/

2.　難航するUSMCAの批准

2.1.　メキシコ上院はUSMCA法案を可決

2018年の夏から秋口にかけて約1年をかけたNAFTAの再交渉が合意に達し、11月30日に署名を終えたにも係わらず、米国、カナダ、メキシコの3か国とも、その後の議会での批准の動きは鈍かった。業を煮やしたトランプ大統領は、議会の批准手続きを促すため12月にNAFTAから離脱する意思を示したものの、下院での多数を占める民主党を動かすには不十分であった。しかしながら、2019年の夏を前にして、その動向は急速な進展を見せることになった。

ロバート・ライトハイザー米国通商代表部（USTR）代表は2019年5月30日、議会に新NAFTA（USMCA）の実施に関する行政行動声明（SAA、Statement of Administrative Action）の草案を提出した。同様に、カナダは新NAFTAの実施法案を前日の5月29日に下院へ提出した。メキシコ政府も同じ29日にUSMCAの協定文を議会上院に送付。その後、メキシコ上院は2019年6月19日、USMCAの批准法案を賛成114、反対3、棄権3の賛成多数で可決した。

メキシコがUSMCAを批准した大きな理由として、米国とメキシコ両国政府間の不法移民対策に関する協議が6月7日に合意したことが挙げられる。これにより、米国が6月10日から予定していたメキシコからの全輸入品目への5%の関税賦課は、無期限で停止されることになった。

2.2.　きっかけは鉄鋼・アルミへの関税解除

カナダとメキシコにおいて、2019年の5月まで議会へ法案の提出が行われなかった大きな理由の1つは、USMCAへの署名以降も、米国通商法232条に基づく鉄鋼とアルミニウムに対する高関税の適用が続いたからであった。トランプ政権はNAFTA再交渉の早期締結のカードとして鉄鋼・アルミへの高関税の適用を使った経緯があり、カナダとメキシコはNAFTA再交渉の合意・署名により、速やかに撤廃されることを要求していた。

http://www.iti.or.jp/

それにも係わらず米国は高関税を継続したため、両国ともUSMCAの議会での批准手続き開始の取引材料としてその解除を持ち出していた。その結果、トランプ政権は2019年5月17日において、カナダとメキシコに対する鉄鋼・アルミへの高関税を撤廃することに合意した。それを受けて、ペンス副大統領は5月30日にカナダを訪問し、トルドー首相と会談を行い、2019年の夏までのUSMCA実施法案の批准について議論を行った。これは、米加両国とも歩調を取り合いながら、秋から年内に批准を達成しようと動いたことを示唆している。

2.3.　ペロシ下院議長の懸念

ライトハイザーUSTR代表が議会に行政行動声明（SAA）を提出した後も、トランプ政権とペロシ下院議長らの民主党とのUSMCA批准への話し合いはなかなか解決の糸口を見いだせない状況が続いた。ペロシ下院議長はUSMCAの批准手続きを進める上での問題点として、ストライキや賃金交渉などのメキシコの労働者の権利行使が不確実なこと[注7]、環境対策において有毒投棄の増加などへの効果的な制裁が機能していないこと、前述のようにバイオ医薬品のデータ保護期間を10年[注8]としたことで薬価が高止まりする可能性があること、労働・環境の協定内容の確実な執行で問題があること、などを挙げている。

こうしたペロシ下院議長を始めとする民主党の懸念もあり、メキシコのオブラドール大統領は2019年5月1日に連邦労働法を改正した。これにより、メキシコ政府は労働者の権利行使の改善を促進することになったが、依然として今後も過激な組合からの干渉を避けることは可能との見方もあり、民主党の要求をより的確に満たすような労働者の権利の確保が必要になっている。

ペロシ下院議長は、メキシコの労働者におけるストライキや賃金交渉などの権利行使のメカニズムがUSMCAへ効果的に導入されなければ、生産コストで不利になる米国の労働者が雇用機会や所得の面で悪影響を受けると主張する。また、トランプ政権は米国の労働省国際労働局の予算を79%もカットすることを提案しており、メキシコの労働法執行の監督責任を果たす役割の

http://www.iti.or.jp/

低下を懸念している。予算に関しては、メキシコ政府も労働法の執行関連の予算を3割以上も削減すると発表しており、民主党は主にこれは労働改革とは無関係の雇用プログラムの予算削減であることを知りつつも、反発の姿勢を見せている。

2.4.　年内のUSMCAの批准は可能か

ライトハイザーUSTR代表は、行政行動声明（SAA）の送付から30日経過後にUSMCA実施法案を米議会に提出することは可能であった（規則上は6月29日から）。しかしながら、ペロシ下院議長などの民主党指導部は労働・環境などの見直しを強く求めているため、USMCA実施法案は民主党との綱引きに解決の糸口が見えない限り提出されにくく、結局は10月末の時点においても議会には届いていない。

ペロシ下院議長は、SAAの提出を受けて、9人の民主党議員からなるUSMCAワーキンググループ（WG）を指名し、批准するかどうかの問題点を探るよう指示した。そのWGのUSMCAにおける関心事項や問題点についてはUSTRに提出され、9月11日にUSTRは正式に民主党にそれに対する回答を通知した。民主党のWGはUSTRのスタッフと何度も協議を行っており、両方の議論の感触は良いと伝えられている。一方では、民主党のWGはメキシコに飛び、オブラドール大統領と会談を行っている。

こうした中で、マカーシィ下院少数党院内総務は、サンクスギビングディ（11月28日）のまでにUSMCA法案への投票が行われることを期待する発言を行った。ところが、ペロシ下院議長は9月24日、トランプ大統領が7月にウクライナのゼレンスキー大統領と電話会談した際、バイデン前副大統領に関する調査を進めるよう圧力をかけたとされることで、弾劾訴追に向けた調査に入ることを表明。しかし、同時にUSMCAの民主党ワーキンググループに対して、批准に向けたUSTRとの協議を精力的に行うよう指示した。

トランプ大統領を始め共和党有力議員は、ペロシ下院議長が弾劾裁判を優先し、2019年内のUSMCAの批准手続きを遅らせる可能性があることを危惧している。こうした中で、ペロシ下院議長は10月中旬の段階において、表面

http://www.iti.or.jp/

上ではUSMCAの採決に向けた動きを遅くする気配を見せていない。民主党のリーダーの多くはUSMCAが広範に国民や産業界から支持を得ていることを認識しており、民主党議員の中にもその支持の広がりを重視する動きが見られる。つまり、ペロシ下院議長らがUSMCAの批准手続きにゴーサインを出すかどうかは、弾劾裁判とは別に、トランプ政権がどれだけ民主党の要求に応えられるかにかかっている。もしも、米国での批准が2019年内に実現できなければ、2020年は大統領選挙のため現実的には無理であり、その場合は2021年まで延びると予想される。

民主党が2020年の大統領選挙で勝利するには、前回の大統領選で失った中西部などの中間層の支持を得ることが不可欠であるが、USMCAは多くの企業や国民から支持されているようである。その背景として、米国の農業分野はUSMCAでのカナダの供給管理政策の変更で、鶏肉、卵、乳製品の生産と輸出を拡大できるし、何百万もの雇用を抱える自動車関連産業はUSMCAの原産地規則などの厳格化により雇用や部品の域内サプライチェーンの拡大を達成できること、などを挙げることができる。さらに、Eコマースの進展で、3,000万の中小企業がカナダやメキシコへの輸出を促進できる。

つまり、USMCAが議会で批准されなければ、それはトランプ大統領にとっても民主党にとっても不利益な結果に結びつくことを意味する。もしも、USMCAの批准手続きを年内に完了させられなければ、米中貿易戦争で火花を散らしている中国から、既存の貿易協定の変更も批准できないとして侮られるとの見方もある。まさに、USMCAが議会で批准されるかどうかは、トランプ大統領の腕の見せ所であり、これを上手く解決できるかどうかは、2020年の大統領選を占う大きな材料の1つになると思われる。

3.　新NAFTAの合意とその影響

3.1.　3か国間での合意に達したNAFTA再交渉

米国とカナダとのNAFTA再交渉は、米メキシコ間の合意から約1か月後の2018年9月30日、遂に合意に達した。カナダのトルドー首相は米加間の

http://www.iti.or.jp/

NAFTA再交渉の合意を受けて、9月30日の日曜日の夜遅くに閣議を招集したようだ。これにより、新NAFTA（USMCA）に関する署名は、当時のメキシコのニエト大統領が退任する11月30日に行われることが可能になった。

USMCAは25年も経過したNAFTAを近代化するためのものではあり、デジタル貿易のような新たな章も付け加えられているが、それと同時にトランプ政権の保護主義的な通商政策を反映したものという側面を持つ。

すなわち、USMCAはトランプ大統領のアメリカ・ファーストを具現化するためのものであり、米国の圧力の下での2国間交渉による合意を基本としたものである。この意味で、USMCAは日米・米欧貿易協定の交渉の土台となっている。当然のことながら、北米3か国の企業だけでなく、北米を拠点とする日系企業や欧州企業にも大きな影響を与えることになる。

3.2.　新NAFTAから何を読み取れるか

新NAFTAの合意を受けて、USMCAのフル・テキストが公表された。NAFTAは22章で構成されていたが、新協定は34章から成る（第1表参照）。トランプ大統領はUSMCAの交渉では、カナダの老練な戦術に手こずったものの、最終的には米国の主張を盛り込むことに成功した。例えば、デジタル貿易や労働・環境に関する章の創設、75％の域内原産比率や賃金条項などの厳格な原産地規則の導入、などが挙げられる。こうした成果は、いずれも米国企業だけでなく日欧企業のメキシコ進出に一定の歯止めをかけることは疑いない。

ただし、前述のようにメキシコは、乗用車の対米輸出が年間260万台を超えず、自動車部品の対米輸出が1,080億ドル以下のケースでは、国家安全保障を脅かす場合に適用される通商拡大法232条による追加関税を免除される（USMCA Text：C. Side Letters；USMexico232SideLetter）。同時に、これまでのように原産地規則さえ満たせば自動車の域内関税は0％になる。

http://www.iti.or.jp/

第１表　新 NAFTA(USMCA) の章立て

1 章	冒頭条項及び一般的定義	18 章	通信
2 章	内国民待遇と物品の市場アクセス	19 章	デジタル貿易
3 章	農業	20 章	知的財産
4 章	原産地規則（品目別規則を含む）	21 章	競争政策
5 章	原産地証明手続き	22 章	国有企業
6 章	繊維・アパレル	23 章	労働
7 章	税関・貿易円滑化	24 章	環境
8 章	炭化水素に関するメキシコ政府の直接的・不可分・法令に拘束されない所有権に対する承認	25 章	中小企業
9 章	衛生植物検疫措置	26 章	競争力
10 章	貿易救済措置	27 章	腐敗防止
11 章	貿易の技術的障害	28 章	良い規制慣行
12 章	分野別付属書	29 章	公表及び運営
13 章	政府調達	30 章	運営・制度条項
14 章	投資	31 章	紛争解決
15 章	越境サービス	32 章	例外と一般条項
16 章	一時入国	33 章	マクロ経済政策と為替条項
17 章	金融サービス	34 章	最終規定

資料：米国通商代表部（USTR）のUSMCAフル・テキストより作成

カナダも乳製品などの供給管理政策では無税での輸入割当枠を増やすなどで譲歩したものの、NAFTA19章・20章の紛争解決・手続き条項や文化財保護の条文を維持することができた。また、前に触れたように、乗用車については260万台、自動車部品には324億ドルの対米輸出上限を設定し、それ以下であればメキシコと同様に232条による追加関税を免れることができる（USCanada232SideLetter）。しかも、カナダもメキシコもライトトラック（SUV含む）への追加関税は適用されないし、現在の乗用車の対米輸出実績は追加関税を免れる上限枠を超えておらず、まだ輸出余力を残している。

ただし、メキシコにおいては時給16ドルの労働者の生産割合を規定した労働価値比率の導入（賃金条項）により、高価な米国・カナダ産の自動車の部材の割合が高まることが予想され、自動車生産のコストが上昇すると思われる。これは、北米の消費者に転嫁され、北米のグローバルな競争力を削ぐことにつながる。それだけではなく、メキシコでの小型車生産の競争力が相対的に低下することが懸念される。

http://www.iti.or.jp/

3.3. USMCAの合意事項

3.3.1. 原産地規則を強化

USMCAの協定において、自動車の原産地規則では、乗用車やライトトラックにおいては、最終的には「2023年1月から」、あるいは「発効から3年後」のいずれか遅い方で75％の域内原産比率の達成が求められている。最も短い場合では、「2020年1月から」、あるいは「発効1年目」のいずれか遅い方で66％の域内原産比率が要求される。さらに、完成車の生産では、鉄鋼・アルミの北米での域内原産比率は70％を満たすことが求められる。

自動車部品の原産地規則としては、補完部品（Complementary）[注9]や主要部品（Principal）[注10]では、経過期間を経て最終年ではそれぞれ65％や70％の域内原産比率が求められる。そして、自動車の基幹部品（Core）では、最終的には75％の域内原産の割合を満たさなければならない。

自動車・同部品以外では、TPP11と同様に、化学品の加工工程において、「化学反応、精製、混合および調合、バイオテクノロジー・プロセス」などの特定の工程が加わっていることを要求する加工工程基準が導入された。

また、1.3節でも触れたように、USMCAの原産地規則では、時給16ドルの労働者が生産する自動車の北米域内からの部材調達割合が発効から段階的に上昇し、2023年1月か発効から3年後には、40％（乗用車）や45％（トラック）を占めることを要求する労働価値比率（LVC）という基準の導入が盛り込まれた（賃金条項）。自動車工場の平均賃金が16ドル以上であるカナダと米国ではLVCを満たすことは容易だが、平均賃金がその3分の1程度のメキシコでは難しい。

LVCを計算するには、「平均賃金が時給16ドル以上の北米工場で生産された部材の年間購入額の割合」が必要である（最終的には、その割合は少なくとも乗用車で25％以上、ライトトラックで30％以上が求められる：高賃金材料・製造費用に基づいた計算）。また、「北米でR&DやIT（ソフトウェア開発や車両通信など）に携わる労働者への賃金支払額の北米での総賃金支払額に対する割合」が求められる（その割合の上限は10％：高賃金技術関連

http://www.iti.or.jp/

費用に基づいた計算）。そして、「乗用車の生産者が北米に平均賃金が時給16ドル以上のエンジン、トランスミッション又はアドバンスド・バッテリーの組立工場を保持又はそのような工場と長期契約を締結していることを証明」する必要がある（上限で5%のクレジットを供与：高賃金組立費用に基づいた計算）。

これらの中で、特に「高賃金材料・製造費用」と「高賃金組立費用」に関しては、現時点のメキシコの工場でその賃金要件を満たすことは簡単ではない[注11]。このため、自動車メーカーはカナダや米国に工場を立地するか、あるいは両国から自動車部品の調達を拡大する圧力を受けることになる。この巧妙なルールの導入は、メキシコへの工場移転の阻止を狙ったものであることは疑いの余地がない。

3.3.2. 米加間では合意できなかった政府調達

カナダにとってUSMCAの合意で死守しなければならなかったのは、米国との針葉樹紛争などで活用されたNAFTAの紛争解決章（NAFTA第19章）の維持であった。この第19章はUSMCAに引き継がれることになったが、その代わりに企業が国家を訴訟できるISDS条項（NAFTA第11章）は米加間では発効から3年で廃止されることになった。カナダにとってISDS条項はお荷物的なものであったので、本音では厄介払いができたことになる。同条項は、米墨間では対象範囲と分野を制限し存続する。

USMCAでは、カナダの主張が通り、文化財保護が維持され、書籍・音楽・ビデオ・などにおけるカナダ・コンテンツの一定割合が認められた。環境保護の強化では3か国は一致したが、気候変動に関してはトランプ政権の思惑通りUSMCAでは取り込めなかった。

政府調達では、米墨間の2国間交渉ではまとまったが、米加間では合意することができなかった。したがって、カナダは米国との政府調達案件はWTO協定が適用され、USMCAは将来のカナダ企業へのバイ・アメリカンの適用から守ってくれないことになった。

電子商取引などの国境を越えた取引では、カナダの輸入で関税を免除され

http://www.iti.or.jp/

る1回あたりの限度額は現在の20カナダドルから150カナダドルに引き上げられたことは、既に本稿で言及したとおりである。この場合、40カナダドル以上の買い物には消費税が課税される（メキシコでは50ドル以上）。

カナダはこの他に、先住民や性差別の問題、あるいはビジネスマンの自由な国境を越えた移動を可能にするビザ問題を取り上げたが、USMCAでは合意することができなかった。カナダは、EUとのFTAであるCETAでは、ビジネスマンの自由な移動を可能にする規定を盛り込むことに成功している。

また、カナダは乳製品などの供給管理政策では、チーズや鶏肉などの関税割当の無税枠を拡大することに譲歩した。さらに、ミルク・プロテインやスキムミルクの粉を含む製品の調達価格システムを新協定発効後6か月で停止することに合意した。カナダ企業はこれらの材料を政府補助により安く入手していたが、これを覆し米国の要求を受け入れたことになる。カナダは同時に、輸出も抑制することに合意している。

注

1　日経電子版　Men's Fashion 2018/8/12より。
2　スーパーコア部品とは、①エンジン、②変速機、③車体・シャシー、④車軸、⑤サスペンションシステム、⑥ステアリングシステム、⑦次世代電池、の7品目を指す。域内原産比率の計算では、完成車の域内原産を満たすため、単一の部品として計算可能。
3　自動車部品の基幹部品（Core）の域内原産比率は75％：エンジン、リチウムイオン電池、ショックアブソーバーなど17種類の部品。
4　完全累積基準：通常の累積制度は、域内で原産地規則を満たした部品のみ累積ができるが、完全累積制度の場合には、部品自体が原産地規則を満たしていなくても、域内で行われた非原産部品の加工に係る価額や非原産部品に含まれる原産部品の価額は原産割合の1部として計算できる。
5　デミニマス規定は、関税番号変更基準の例外規程の一つとして使われる。関税番号変更基準（CTC）では、用いられる部品や原材料の関税番号（HSコード）が変わることが求められる。ある最終製品のXが域外の非原産材料のAとB、及び域内の原産材料の幾つかを用いて生産される場合、Aは関税番号変更基準をクリアしたとしても、Bはその条件をクリアできなかったとすれば、製品Xは原産地規則を満たすことができない。しかしながら、もしもBの価額が製品X全体の10%以下であれば「僅少の非原産材料」として無視することが可能になり、この製品Xは域内原産と認定される。
6　米通商拡大法232条は、外国製品の輸入が米国の国家安全保障を損なう恐れがある場合、追加関税の賦課等の措置を発動する権限を米国大統領に与えている。
7　民主党は、メキシコで労働法が改正されてもそれが適切に実行されるかどうかについて懸

http://www.iti.or.jp/

念しており、確実に実施される条件を協定に組み込むことを要求している。また、米国政府が労働基準でメキシコに対して紛争解決パネルの開設を要求しても、USMCA協定ではメキシコ側がそれをブロックすることができることを問題にしており、その解決が批准における1つの障害になっている。

8 バイオ医薬品のデータ保護期間の短縮化で、さらなるUSMCAの再交渉を求める議員もいるが、米議会が国内データ保護期間を10年未満に引き下げる法律を制定した場合、USMCA第34.3条に基づいて協定を修正することができる。

9 補完部品（Complementary）の域内原産比率は65％：ニッケル電池、照明機器、ワイパーなど27種類の部品から成る。

10 主要部品（Principal）の域内原産比率は70％：タイヤ、カーエアコン、玉軸受、シートベルトなど38種類の部品。

11 メキシコは賃金条項でのロールアップ基準の適用を検討している。例えば、時給5ドルのエンジン部品のメキシコ工場から米国へ輸出し、それを米国で時給22ドルの工場でエンジンに組込むと、パーツの最終製造地の時給が16ドル以上の場合、時給5ドルのエンジン部品はロールアップ可能と考えている。そして、このエンジンをメキシコに再び輸出し完成車に組込むことで、メキシコの完成車は22ドルの工場で製造されたエンジンを搭載しているため、賃金条項をクリアできるとしている。

http://www.iti.or.jp/