

トランプ政権の大型公約、新NAFTAが発効へ

◆日本、中国との貿易協定締結に続き、NAFTA改定も実現

2020年7月1日、米国とメキシコ、カナダが参加する新しい貿易協定であるUSMCA（米国・メキシコ・カナダ協定）が発効する。現在のNAFTA（北米自由貿易協定）を改定し、置き換えて発効するもので、トランプ大統領にとっては16年の大統領選挙時の公約を果たすことになる。協定本文は22章から34章へ増加し、3カ国内で関税減免を受けるためのルールが変更されたほか、デジタル貿易章が加わるなど、企業にとっては新たな対応も必要になっている。COVID-19が収束していない中、企業負担を懸念する議会や産業界から発効延期を求める声もあったが、11月の大統領選挙を前に政権側が押し切ったかたちだ。

◆米国の産業と雇用にも有利な協定に変貌

NAFTAは、94年1月1日に発効した、全世界GDP（国内総生産）の約28%を占める巨大な自由貿易協定である。原産地規則などの要件をクリアすれば、3カ国での貿易時の関税が減免されるため、米国を主力販売先とする自動車産業を中心に、強固な域内サプライチェーン（調達・生産・販売）が構築されてきた。しかしトランプ大統領は、NAFTAを米国の貿易赤字や雇用減少の元凶と捉え、16年の大統領選挙時から内容の見直しを主張し、毎年の通商報告書でも通商課題の筆頭にあげてきた。その結果、今回の見直し交渉は米国主導で進められ、米国の産業と雇用にも有利な合意となっている。

表1：自動車・自動車部品関連の主な見直し事項、追加事項

<p>◆自動車・自動車部品の原産地規則の見直し（第4章）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・完成車（乗用車・小型トラック）の域内原産割合を引き上げる（発効後3年で現在の62.5%から75%へ） ・重要部品（車体・シャーシ、電気自動車用バッテリーなど）の域内原産割合を設定（発効後3年で最大75%へ） ・鉄鋼、アルミニウムの域内調達率を70%にする ・賃金条項の導入（例：時給16USドル以上の労働者による生産割合を発効3年後に40%へ）
<p>◆米国62年通商拡大法232条対策（サイドレター）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・米国が232条に基づいて自動車・自動車部品へ追加関税措置を発動した場合の救済策として以下を約束 <ol style="list-style-type: none"> 1. メキシコとカナダから輸入する年260万台までの乗用車は各々発効対象外とする 2. メキシコから輸入する年1,080億ドルまでの自動車部品は発効対象外とする 3. カナダから輸入する年324億ドルまでの自動車部品は発効対象外とする

出所：United States-Mexico-Canada Agreement

例えば自動車関連では、関税減免を受けるための原産地規則の見直しが行われ、域内原産割合の引き上げや重要な自動車部品の原産品化、賃金条項などが規定された。これはアジアなどの域外から3カ国へ、特に高賃金の米国やカナダへの生産移管や部材調達を促す内容だ。また、米国通商法232条対策も合意されたが、これは「米国が自動車関連の輸入を安全保障上の脅威と判断した場合にとるかも知れない追加関税措置など」への対策のことで、メキシコとカナダが対米輸出枠を設定することで決着した。ただし輸出枠以上に輸出した際の追加関税リスクは残ったままであり、米国への生産移管誘導の意図が読み取れる。

◆中国に対する新たな牽制条項も追加

表2：USMCAに特徴的な条項例

◆非市場経済国との自由貿易協定（第32章）
・締約国は、非市場経済国と自由貿易協定を締結する場合は、以下のプロセスを踏む
1. 交渉開始の3か月前までに交渉開始につき他の締約国へ通知
2. 署名30日前までに協定の全文を他の締約国へ提供
・協定が締結された場合、他の締約国は6か月前の通知で本協定を終了し、二国間協定にすることが出来る
◆為替条項（第33章）
・IMF協定のもと、為替レート又は国際金融システムの操作を回避する
・市場が決定する為替レートを維持し、外国為替市場への介入を含む競争的な切り下げを回避する

出所：United States-Mexico-Canada Agreement

非市場経済国とは、USMCA署名時（18年11月30日）に締約国の1カ国以上が非市場経済国と認定し、かついずれの締約国も当該国との自由貿易協定を署名していない国を指す。ベトナムはUSMCA署名時にメキシコとカナダが参加するCPTPP（包括的及び先進的な環太平洋パートナーシップ）に署名済であり、この定義から外れるため、中国を念頭に置いた条項と思われる。つまり、3カ国（特にメキシコとカナダ）が今後中国と自由貿易協定を締結する場合には、USMCAが終了するリスクまで、考慮に入れる必要が出てきたということである。

為替条項とは、締約国が自国の通貨安誘導を図ることを防ぐ取り決めである。米国は伝統的に輸出産業からの強い要求もあり、他国の為替政策への関心が高い。例えば「2015年TPA法」に基づいて大統領が行なう通商協定交渉では、その交渉目的の1つに相手国の為替操作回避が設定されている。また、財務省は半期（4、10月）ごとに為替政策報告書を作成して議会に提出し、19年8月5日には中国を為替操作国に認定している（20年1月13日に解除）。

◆USMCAはいくつかの点で特徴的な自由貿易協定となった

第一に、管理貿易の色彩を帯びている点である。自動車関連の域内調達率や対米輸出枠の設定などは、明らかに数値管理を要求するものであり、他の自由貿易協定ではみられない項目である。また、為替条項や非市場経済国に関する条項も、締約国が他の締約国の政治・経済活動を規制する余地を与え得るという意味で、管理的といえよう。

第二に、WTO協定違反の可能性が散見される点である。WTO協定は最恵国待遇原則の例外として自由貿易地域を認め、その条件として、域内の関税その他の制限的通商規則の撤廃と、域外国との貿易障壁の引上げ禁止を求めている。自動車関連の原産地規則の見直し内容は、いずれもこの原則に反する可能性がある。また対米輸出枠の設定は、WTO協定が禁止する数量制限に該当する可能性がある。

第三に、関税減免のためのハードルが高い点である。一般に自由貿易協定締結の重要な目的は、税率の低い特惠関税の活用による貿易創出効果の最大化であるから、当局は自国の利用者本位の運用規則を策定する。ところがUSMCAの場合、例えば自動車関連の原産地規則が複雑であり、特にメキシコから米国へ輸出する際に使いにくいとの声が多い。

◆企業はUSMCAにどのように対応すべきか

現在のサプライチェーンについては、特惠関税の利用による関税減免額と、関税減免のための必要工数を比較すべきである。例えばメキシコから米国へ乗用車を輸出する場合、通常関税率は2.5%であり、特惠関税を使うと0%になる。この関税減免額と、原産地規則を満たすためのサプライチェーン変更などの工数を比較するのである。その際、関税削減の効果は翌年以降も続く点と、関税は輸入原価に賦課されるため販売価格に影響を与える点に留意が必要である。

中長期的な視点では、米国がメキシコ・カナダ・日本などが参加するCPTPPに入る可能性や、232条による追加関税措置がWTO協定違反となる可能性も考慮すべきである。仮に次期米国政権がCPTPPに参加することになれば、USMCAより原産地規則が緩やかなCPTPPを使えばよくなる。232条がWTO協定違反になるなら、USMCAで合意した対米輸出枠を超えて輸出しても追加関税は賦課されなくなる。企業としては、引き続き通商動向を注視していく必要がある。

【田中雄作】