



# 北米自動車産業を取り巻く通商動向

みずほ銀行 国際戦略情報部 橋本 鷹将

新型コロナウイルスのグローバルな感染拡大により、世界では2020年10月現在、あらゆる産業において「サプライチェーンの見直し」が叫ばれている。コロナ禍は製造現場の停止や物流網の寸断といった供給面でのショックと、社会的な隔離措置や消費マインドの低下に起因する需要面のショックとをもたらし、国境を越えた生産・販売体制が疫病に対していかに脆弱であるかが露呈することとなった。

一方で、こと北米(米国・メキシコ・カナダ)自動車産業のサプライチェーン戦略においては、疫病対策に加えて、変化の著しい通商情勢への対応が重要度を増している。そこで、本稿では北米自動車産業を取り巻く通商の動向を俯瞰したい。

## USMCA発効により、自動車の原産地規則が大幅に厳格化

北米の通商情勢において現在最も注目されているトピックは、2020年7月に発効となった米国・メキシコ・カナダ協定(USMCA)であろう。USMCAでは前身の北米自由貿易協定(NAFTA)と比べて、北米3国間の自動車貿易において特惠関税を享受するために満たすべき「原産地規則」が大幅に厳格化された。例えば、NAFTAにおいては62.5%であった域内付加価値割合が品目に応じて65~75%まで引き上げられたほか、種類を問わずすべての自動車部品について原産性の確認が必要となった(いわゆる「トレーシングリスト」の廃止)。よって、北米域内での加工工程で関税分類変更基準<sup>\*1</sup>をクリアできないサプライヤーは、調達先の変更等の対応が求められる可能性が生じる。また、完成車メーカーの場合は域内付加価値割合の引き上げに加えて、一定割合の高賃金部材<sup>\*2</sup>の購入や高賃金労働者<sup>\*3</sup>による組立・加工等を求める「労働付加価値割合」や、素材として購入する鉄およびアルミの70%以上は北米原産品とするよう義務付けるルールにも対応する必要がある。

原産地規則を満たさない完成車や自動車部品については、北米3国間の貿易において2~25%程度の関税が賦課されることとなるが、北米において生産される自動車の多くは部品や原材料から完成車になるまでの間、3国間の国境を何度も通過するため、原産地規則厳格化の影響は大きい。北米の完成車メーカーや

図表1. NAFTAおよびUSMCAにおける自動車の原産地規則

	NAFTA	USMCA
域内付加価値割合 (Regional Value Content)	・乗用車、小型トラック、自動車部品については、62.5% (純費用方式) ・トレーシングリストに掲載のある自動車部品が、原産地の確認対象となる	・乗用車、小型トラックについては2020年を66%とし、段階的に75%まで引き上げ ・自動車部品をスーパーコア部品・コア部品・プリンシパル部品・コンプレメンタリー部品に分類。各々につき、段階的に65~75%まで引き上げ ・自動車部品のトレーシングリストが廃止され、すべての自動車部品について原産地の確認が必要に
労働付加価値割合 (Labor Value Content)	・なし	・北米の工場における、時給16米ドル以上の直接工による付加価値義務を設定 ・乗用車は2020年を30%とし段階的に40%まで引き上げ、小型トラックは2020年より45%
鉄・アルミの 原産品調達義務	・なし	・完成車メーカーが購入する鉄・アルミの70%以上について、域内原産品の購入義務を設定

厳格化

すべて充足 -----> 北米3国間での取引に係る関税は**ゼロ**

未充足 -----> 品目に応じて2~25%程度の**関税賦課**

(出所) USMCA原文より、みずほ銀行国際戦略情報部作成

サプライヤーにおいて、USMCAへの対応は喫緊の課題と言えよう。

## 米国通商法301条に基づく対中関税にも要留意

中国から北米に原材料・中間財等を輸入している自動車関連企業においては、米国の対中関税についても大きな懸案事項となっている。米国が2018年以降、通商法301条に基づく対中制裁関税の対象を段階的に拡大していることは周知の事実であるが、制裁関税の対象には自動車に使われる部品等も多く含まれている。

米国向けに中国から製品を輸入している企業にとって、中国からメキシコ・カナダへの生産シフトは対中制裁関税回避の策として当然選択肢の一つとなろう。実際、制裁関税が発動されて以降、一部の完成車メーカーやサプライヤーが中国からメキシコへの生産移管を実行したことが報じられている。ただし、メキシコやカナダから米国へと輸出される製品に中国産の原材料や中間財が使われていた場合、たとえメキシコやカナダで一定の付加価値を付与していたとしても、完成品が中国原産と見なされ制裁関税の対象となり得る点には注意が必要である。米国税関国境保護局 (CBP)

によれば、中国産の中間財等を用いる完成品が第三国の原産品であると認められるためには、第三国における加工等を通じて中間財と完成品との間に名称・特徴・用途の変更を伴う「実質的な変更 (substantial transformation)」が生じている必要がある。何をもって「実質的な変更」が生じたと判断されるかは明文化されていないものの、メキシコ・カナダ等の第三国において相当程度の加工が施されていない限り、制裁関税の対象となるリスクは残ると言えよう。

また、米中摩擦は足元では通商のみならず安全保障、イデオロギー等の分野にまで発展しており、2020年11月の米国大統領選の結果に関わらず長期化するとみられている。北米の自動車関連企業においては、制裁関税の常態化や二大経済圏のデカップリングを想定した、中長期的な生産・販売体制の見直しが求められている。

## 「米州」における地産地消を視野に

USMCAの発効や米中摩擦の長期化を踏まえた北米自動車サプライチェーン戦略のメインシナリオは、北米を中心とした地産地消型モデルへの転換 (regionalization) であろう。具体的には、中国をはじめとする北米域外の国・地域から調達していた部材を可能な範囲で域内原産品により代替し、域内での加工等により高い付加価値を加えながら自動車を作り上げ、主に域内市場向けに販売するというものである。加工・モジュール化・組立等を通じて域内での付加価値割合を増やし、効果的に関税コストを回避できるかがポイントとなる。

一方で、完成車の販売については、北米頼みの戦略では頭打ちとなる可能性がある。米国やカナダの販売市場は既に飽和状態にあり、コロナ禍からの回復後も限定的な成長にとどまるとされている。メキシコでは経済成長よりも所得分配を優先する左派政権のもとで景気が低迷しており、自動車の販売台数も直近3年間は減少傾向にある。他方、南米の大国ブラジルではコロナ禍前までは販売が好調であり、2019年の販売台数は278万台とカナダ (同197万台)、メキシコ (同131万台) をしのぐ。南米でブラジルに次ぐ経済規模となるアルゼンチンもまた、2013年には94万台の販売台数を記録した潜在的な有望市場である。2017年から2019年にかけては経済危機の影響から自動車の販売が落ち込んでいるが、アルゼンチン政府は2020

図表2. 対中関税の対象となっている自動車部品 (例)

品目	関税分類 (上4桁)	関税率
コイルばね (サスペンション向け)	7320	7.5%
ヒンジ	8301	7.5%
バッテリークランプ	8536	7.5%
カーシート向け部品	9401	7.5%
エンジン付きシャーシ	8706	25%
バンパー	8708	25%
シートベルト	8708	25%
ブレーキ	8708	25%
ギアボックス	8708	25%
サスペンション	8708	25%
ラジエーター	8708	25%
クラッチ	8708	25%

(出所) USTRウェブページより、みずほ銀行国際戦略情報部作成

年8月に難航していた債務再編交渉を決着させ、経済の再建を図っている。売上を持続的に成長させるためには、南米への販売体制強化も選択肢の一つとなろう。

北米から南米への自動車の販売においても、通商の枠組みを活用することが可能である。例えば、メキシコはブラジルおよびアルゼンチンと自動車の貿易協定（ラテンアメリカ統合連合経済補完協定（ACE）第55号、以下「ACE 55」）を締結しており、完成車および自動車部品について一定の域内付加価値割合を満たせば、無関税での輸出が認められる。従前はメキシコからブラジル・アルゼンチンへの無関税での完成車輸出に対して上限が設けられていたが、ブラジル向けの上限枠は2019年3月に撤廃されており、アルゼンチン向けの上限枠も2022年3月に撤廃されることが決まっている。

カナダについては、メルコスール（ブラジル・アルゼンチン・パラグアイ・ウルグアイから成る関税同盟）4カ国とのFTA交渉を進めており、2019年6月には第6回の交渉が開かれている。同時期に政治合意に至ったEU-メルコスールFTAはEUからブラジル等への完成車・自動車部品の輸出増加につながるとされており、カナダとメルコスール4カ国とのFTA交渉の動向も注視される。

図表3. ACE 55における原産地規則

	原産地規則達成の閾値/条件	
	対ブラジル	対アルゼンチン
完成車	・域内付加価値割合40%以上	・域内付加価値割合35%以上
自動車部品	・域内付加価値割合40%以上	・原則として、上4桁の関税分類変更、または域内付加価値割合35%以上 ・ベアリング等一部の部品については、個別に関税分類変更基準または域内付加価値割合を規定

（出所）各種資料より、みずほ銀行国際戦略情報部作成

米国については、直近では中南米との新規のFTA・EPA交渉は進めていないとみられるが、民主党のバイデン大統領候補は大統領に就任した暁には、環太平洋パートナーシップ協定（以下「TPP」）の再交渉を行うとしている。TPPにおける完成車の域内付加価値割合は控除方式で55%、純費用方式で45%となっており、USMCAにおける域内付加価値割合よりも達成は容易である。また、TPPにはコロンビアやペルーが加盟しており、両国とも国内での批准手続きを進めている。仮に米国がTPPに加盟し、コロンビアやペルーとともに批准手続きを完了させることができれば、米国产自動車の中南米向け輸出増加につながると考えられる（なお、TPPにはメキシコとカナダも加盟しているため、同様のメリットが得られる）。

## おわりに

本稿の冒頭で触れたように、コロナ・ショックは自動車を含むあらゆる産業に対して、サプライチェーンの見直しを迫るものであり、その帰結として「米州」「欧州」「アジア」といった経済圏のくくりの中で、地産地消の動きが進むと想定される。しかしながら、比較優位の原則に基づきグローバルに展開されてきたサプライチェーンの再編にあたっては、相応のコスト負担を覚悟する必要がある。ニュー・ノーマルへの移行に伴うコストを緩和する手段として、通商の枠組みを積極的に活用することが推奨されよう。

- \*1 非原産部材を加工することで、加工後の完成品（輸出製品）と非原産部材との間に所定の関税分類（HSコード）の変更が生じた場合、同完成品を原産品扱いとする基準
- \*2 直接工の平均時給（ベネフィット等を除く）が16米ドル以上の、北米にある工場で生産された部材
- \*3 平均時給が16米ドル以上の北米にある工場で、自動車の生産に直接携わる労働者