

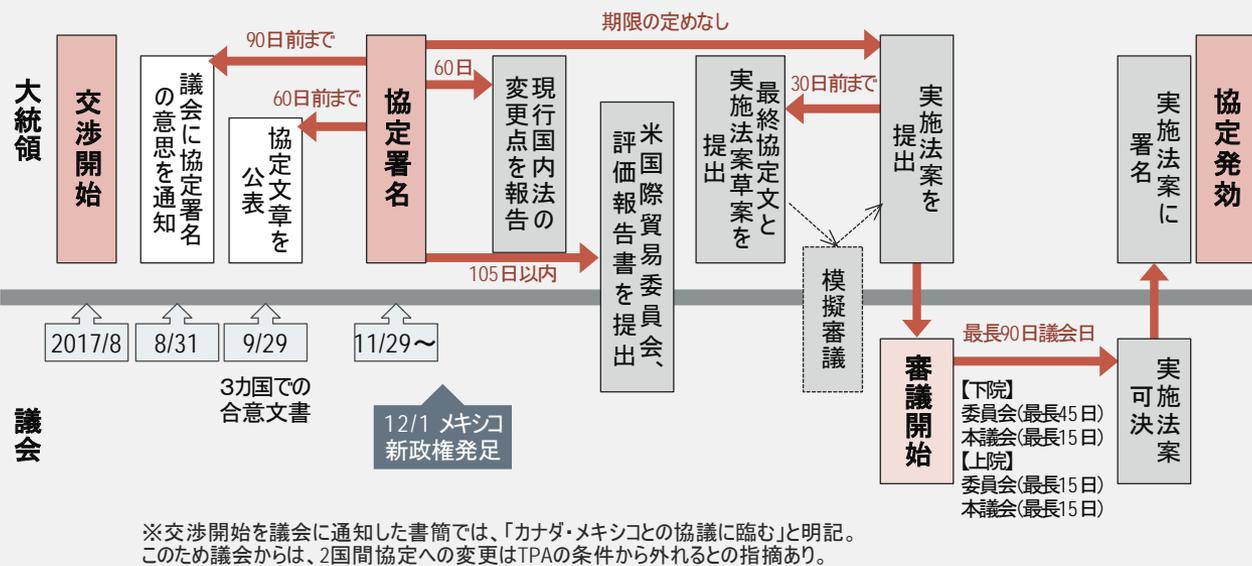
NAFTA再交渉： 米国・メキシコ基本合意の要点

MUFGユニオンバンク
戦略調査(ニューヨーク)
平松万由子
2018年9月

トランプ政権、NAFTA新協定に署名する意思を議会通知／カナダとは交渉継続

政治日程から逆算した期限： 9月末に協定文書を公開、11月末までの協定署名を目指す

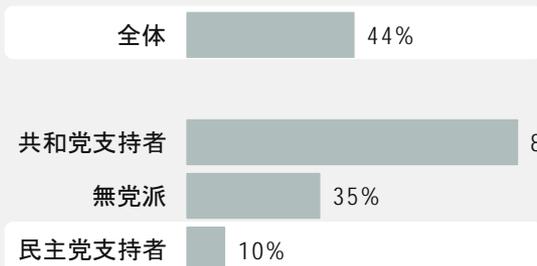
ファストトラック権限 (TPA) に基づく貿易協定の米国内批准プロセス



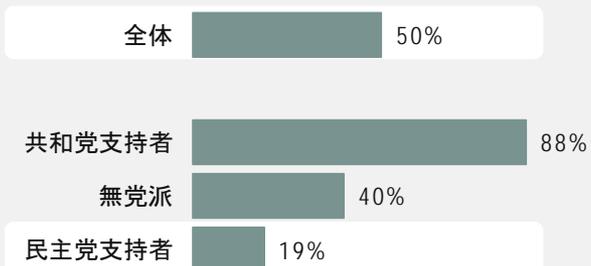
- トランプ大統領が「ファストトラック権限 (TPA)」のもと、昨年8月から進めてきたNAFTA再交渉が大詰めを迎えている。12月1日のメキシコ政権交代前に協定署名を終わらせるため、トランプ政権はメキシコと大枠で先行合意し、8月31日に議会通知を行った。
- ファストトラック権限は、大統領が署名した通商協定の国内法化を迅速化する制度で、交渉開始から批准 (協定発効) までの手続きを規定している。協定署名の90日前までには議会通知の必要があるため、11月中の署名に漕ぎ着けるには、8月31日が「議会通知」、9月29日が「協定文書提出」の期限とみられる。

8月28-30日 Axios/Survey Monkey 世論調査

【トランプ政権の通商政策を支持する】



【トランプ政権のNAFTA再交渉を支持する】

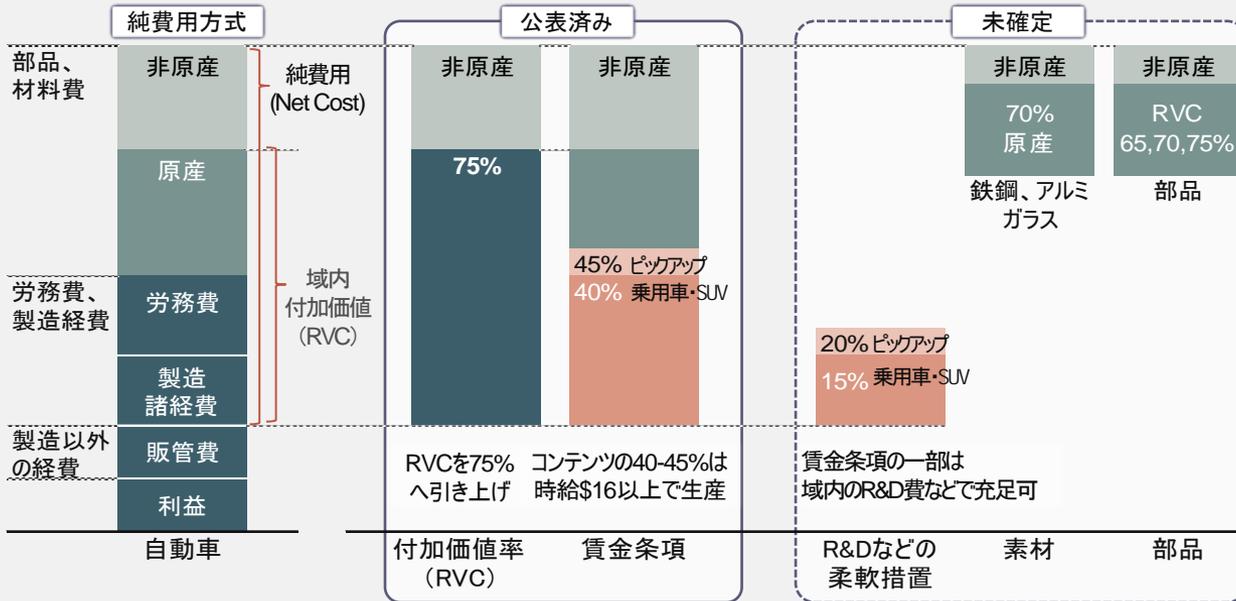


- 次なる焦点は、9月29日までにカナダとの交渉が妥結し、3カ国の合意を反映した協定文書が確定できるか。トランプ大統領はメキシコとの2国間協定への変更も示唆したが、産業界や議会は3カ国協定を強く望む他、カナダを除く協定ではTPAの条件から外れ※、審議が難航するとの指摘もある。実施法案の採決は上下院とも単純多数決だが、中間選挙後に「ねじれ議会」となれば審議に影響も。

自動車分野の「原産地規則」改定は、米国が恩恵を享受する内容

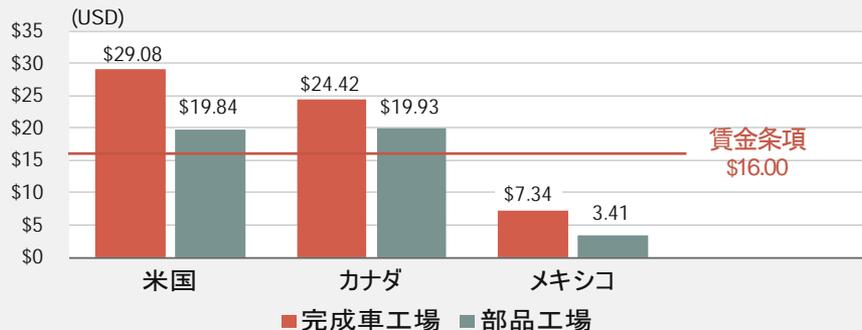
賃金条項の計算方式や柔軟措置の内容など、詳細はまだ不明

自動車分野の原産地規則（イメージ）



- NAFTA特恵（ゼロ関税）の条件を定めた自動車分野の「原産地規則」の主な変更点は以下の通り：
 - 域内付加価値率（RVC）を、従来の62.5%から75%へ引き上げる。
 - そのうち40～45%は時給16ドル以上の労働者が生産することを義務付ける（賃金条項）。
- これ以上の詳細はまだ不明な点が多いが、報道等によると幾つかの追加事項が検討されている模様。
 - 「賃金条項」達成のための柔軟措置として、40～45%のうち15～20%は、域内のR&Dやソフトウェア開発費など、又はエンジン生産規模などに応じて付与されるクレジットで充当可能。
 - 完成車メーカーが調達する鉄鋼、アルミ、ガラスの7割を北米原産で賄う。
 - 部品を3分野に分類し、各々65、70、75%（コア部品）のRVCを設定する。
- 上記を含め、運用上の計算方法や移行期間などの詳細は明らかになっていない。最終的な協定文書の公表を待つ必要があらう。

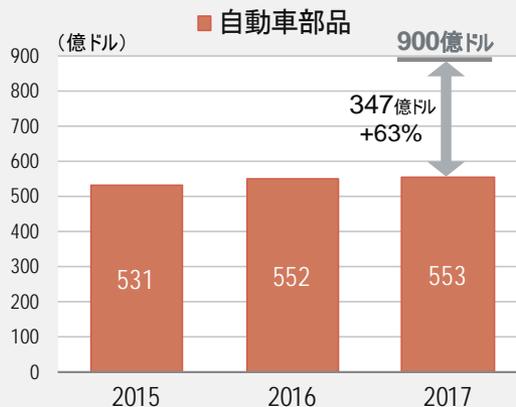
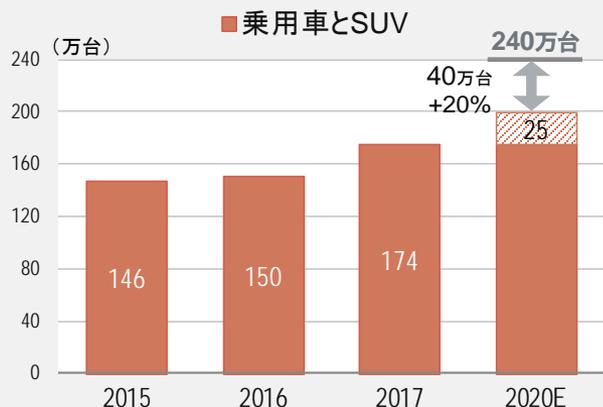
自動車産業労働者の賃金（時給、2017年）



メキシコ、対米輸出制限枠の設定で合意／乗用車・SUVと部品

枠内であれば、米国通商拡大法232条関税等の対象外

メキシコの対米輸出実績と制限枠



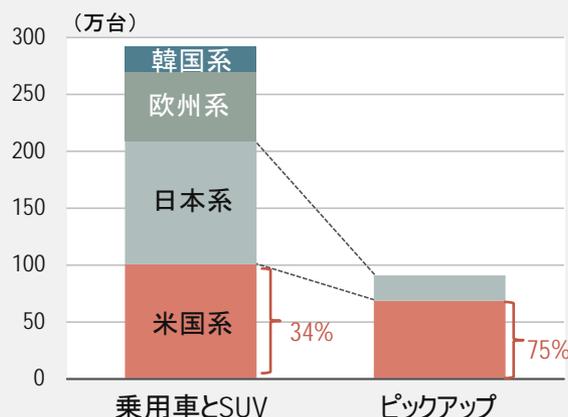
※WSJによると部品の輸出枠上限が1,080億ドルに引き上げられたとの情報も

- 協定の付帯合意では、メキシコの「対米輸出制限枠」が設定された。これにより、メキシコが対米輸出する乗用車・SUVが年間240万台、部品については900億ドルを超えた場合、超過分に対して米国が最大25%の関税を適用することが可能になる。
- 昨年メキシコが対米輸出した乗用車・SUVは約174万台で、向こう2年間に追加される25万台分の生産能力を足しても、輸出枠上限まで40万台近い余裕がある。
- この枠内については、万一米国が安全保障を理由に232条関税を発動した場合でも、対象外となり、原産地規則を満たせば関税ゼロ、満たさなくても現行2.5%の最恵国(MFN)税率で米国へ輸出できる。
- 輸出枠上限には余裕があり、米国の232条関税についてもWTO協定違反の疑いがあるため、メキシコがWTOへ提訴し違反が確定すれば、「輸出制限」は発動前に撤回される可能性もある。このためメキシコは、目先240万台分の「適用除外」を確保する事を選んだと考えられる。

メキシコ製乗用車・SUVへの関税率

	原産地規則に適合	原産地規則に不適合
制限枠外	高関税 232条関税などが発動された場合	高関税
制限枠内	関税ゼロ	2.5% MFN税率

メキシコのメーカー別生産シェア



米自動車ラベリング法(AALA)の部品調達率データに基づく推計

NAFTA原産地規則「RVC」と厳密に比較できない点は要注意

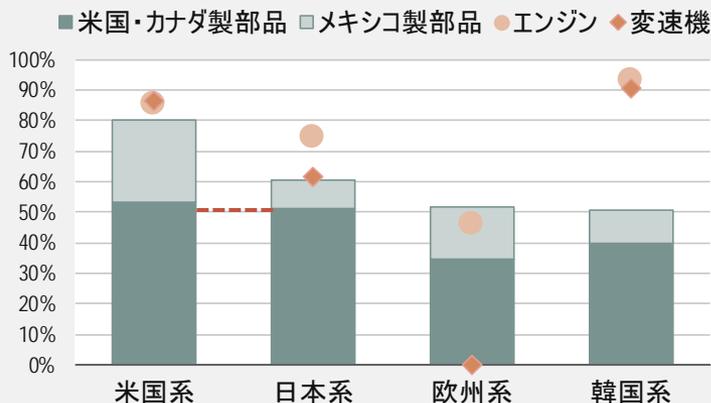
AALAの部品調達率とNAFTA原産地規則のRVCの違い

- 自動車メーカーの域内付加価値率(RVC)は非公開のため、本稿では、米運輸省の自動車ラベリング法(AALA)に基づく「米国・カナダ製部品の調達比率」と「エンジン・変速機の前産国」のデータを用いて、各社の部品調達率を推計した。
- AALAの調達率と、NAFTA原産地規則のRVCは計算方法が異なるため、厳密な比較は出来ない。
- RVCには部材費のほか、労務費や製造諸経費が算入されるため、AALA(部材費のみ)の現地調達率に比べて数値が大きくなる。
- AALAデータでは、米国・カナダ以外で、調達率が15%未満の国は表示されないため、メキシコ製部品の調達率が実態より低く表示されるケースがある。

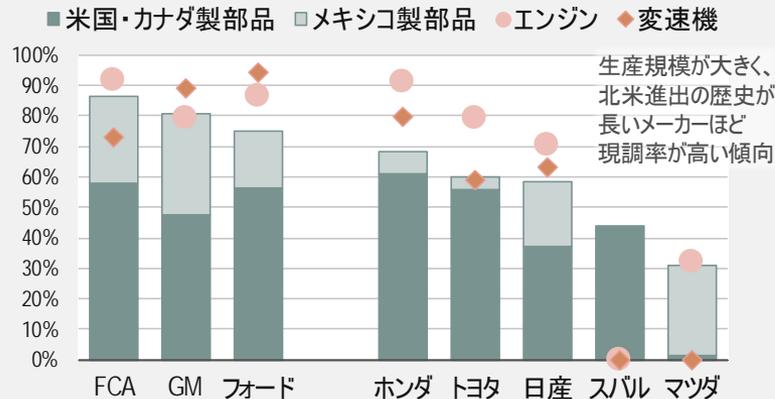
計算例		
部材費		
非原産部材の価額	375	RVC
原産部材の価額	405	$= (1,000 - 375) \div 1,000$
-----		62.5%
労務費	200	
製造経費	20	AALA現地調達率
-----		$= 405 \div (375 + 405)$
純費用	1,000	51.9%
販促費・輸送費など	300	
利益	100	
取引価格	1,400	

- 日系自動車メーカーが使用する北米製部品の割合(以下、現調率)は、加重平均ベースでおよそ6割と推測される。これは米系の8割を下回るが、欧州系や韓国系の5割に比べて若干高い。
- もともと日系メーカーの間でも、現調率には差があり、ホンダが最も高く7割前後とみられる。一般に、年販20万台以上の量販車やライトトラック系の北米専用車を中心に現地生産・調達網の拡充が図られたため、こうした車種ほど現調率が高くなる傾向がみられる。

米国向けに北米で生産される車種の現地調達率(AALAデータに基づく推計)



※車種ごとの2018MY出荷台数推計に基づく加重平均値
 ※エンジンと変速機については、「現地調達率」ではなく、全機種数に占める北米製機種種の比率

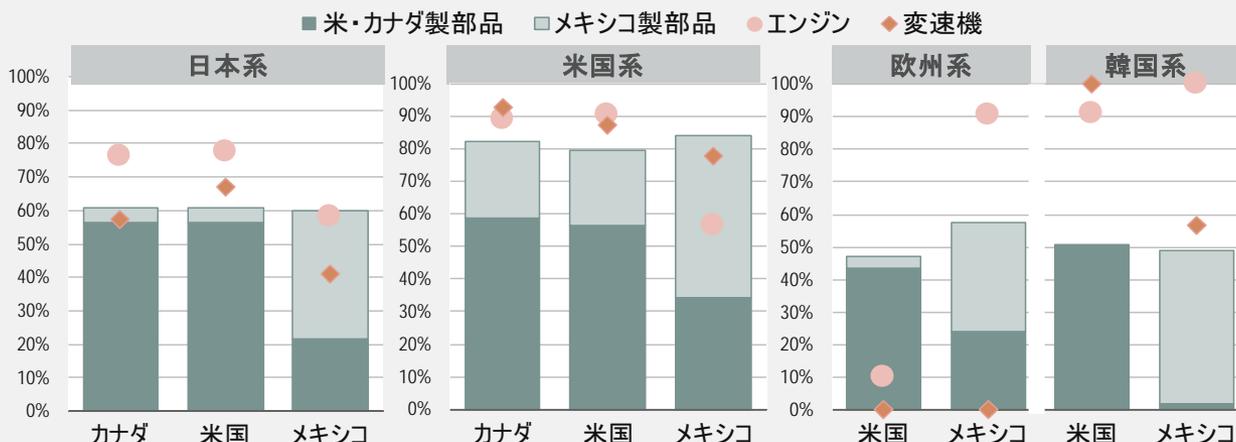


※メキシコ製部品の調達率は一部推計

メキシコの小型車生産、現地部品の調達率が高く、影響大

部品調達先の変更や米国以外の輸出先開拓が必要に

米国向けに各国で生産される車種の現地調達率 (AALAデータに基づく推計)



※車種ごとの2018モデル年 (YTD) 出荷台数に基づき加重平均値
 ※エンジンと変速機については、「現地調達率」ではなく、全機種数に占める北米製機種種の比率

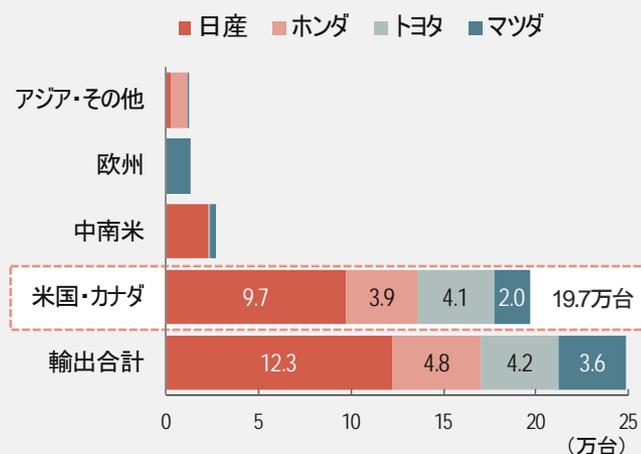
■ AALAデータから試算すると、日系メーカーが米国やカナダの工場生産する車種は、米国・カナダ製の部品調達率が5割を超え(加重平均ベース)米系メーカーに比肩する。

■ 他方、日系メーカーがメキシコで生産する車種は、トヨタのピックアップを除くと同比率が相対的に低く、一部の車種では人件費条項の達成が困難と予想される。これはメキシコで小型車を重点的に生産する韓国系や欧州系メーカーにも共通する傾向。

■ 例えば、現在メキシコから対米輸出される日本車の約半分は、日産が占める。日産がメキシコで生産する小型車SentraとVersaは、同社米国販売の約2割に相当する。現状では、NAFTA域内付加価値率の62.5%を満たすが、今後、新基準に適合しない場合は、対米輸出に際して2.5%の最恵国税率を払うことになる。

■ メキシコを対米輸出拠点とする日系メーカーの間では、今後、調達先を米国へ変更したり、メキシコが46カ国と結ぶFTA網を活用して米国以外の輸出市場を開拓する等の動きが出てこよう。

メキシコ製日本車の地域別輸出台数 (2018年1-3月)



メキシコ製日本車の現地調達率 (AALAデータ)

メーカー	車種名	セグメント	AALA 部品調達率	
			米・カナダ製	メキシコ製
日産	SENTRA	小型車	18%	49%
	VERSA	小型車	11%	61%
	NV200	バン	10%	45%
	NV	バン	20%	60%
ホンダ	HR-V	小型CUV	20%	33%
	FIT	小型車	15%	40%
トヨタ	TACOMA	ピックアップ	60%	
マツダ	MAZDA3	小型車	0%	
	YARIS iA	小型車	5%	71%

メキシコ経済相、対米輸出車の68%は新原産地規則に適合と発言

NAFTA「高賃金労働者の付加価値基準」の計算は、AALAの部品調達率よりも複雑

米国・カナダ製部品調達率の上位車種

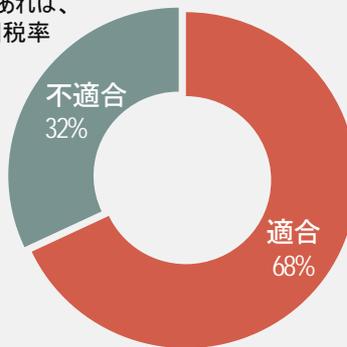
出荷台数※	シェア	メーカー	車種名	AALA 部品調達率	
				米・カナダ製	メキシコ製
2.0%		VW	AUDI Q5	75%	
8.1%		Toyota	TACOMA	60%	
16.5%		FCA	RAM 1500	57%	27%
11.2%		GM	EQUINOX	45%	40%
5.2%		GM	CRUZE	45%	34%
3.5%		GM	TERRAIN	45%	40%
6.3%		Ford	FUSION	30%	60%
3.2%		FCA	JOURNEY	28%	64%
0.8%		Ford	MKZ	26%	60%
3.2%		Honda	HR-V	20%	33%
0.6%		Nissan	NV	20%	60%
0.2%		GM	CITY EXPRESS	20%	60%
8.0%		Nissan	SENTRA	18%	49%
<hr/>					
5.5%		FCA	COMPASS	17%	69%
0.1%		FCA	FIAT 500e	16%	25%
1.6%		Honda	FIT	15%	40%
0.2%		VW	BEETLE II CABRIO	14%	47%
2.8%		VW	JETTA	12%	41%
0.3%		VW	BEETLE II	12%	45%
3.2%		Nissan	VERSA	11%	61%
2.9%		VW	TIGUAN	11%	43%
0.2%		FCA	FIAT 500	11%	54%
2.0%		GM	TRAX	10%	50%
1.7%		Ford	FIESTA	10%	70%
0.7%		Nissan	NV200	10%	45%
0.9%		VW	GOLF	9%	40%
0.7%		VW	GTI	8%	41%
1.1%		Mazda	YARIS iA	5%	71%
0.7%		Hyundai	ACCENT	3%	46%
3.7%		Kia	FORTE	2%	47%
0.7%		Kia	RIO	2%	47%
2.3%		Mazda	MAZDA3	0%	10%

※2018モデル年(YTD)の出荷台数推計

新基準に適合しない32%は対応が必要

乗用車・SUVについては、
輸出枠以内であれば、
2.5%の最恵国税率

ピックアップには
25%の最恵国
税率



- メキシコ経済相によると、現在、メキシコから対米輸出される自動車の68%が、既に賃金条項を含む新原産地規則を満たしている。
- この発言に沿って、車種別出荷データとAALAデータから推定すると、米国・カナダ製部品の調達率が20%前後の車種でも新基準に適合している可能性があり、「高賃金労働者の付加価値(RVC)40-45%」の計算式は、AALAデータの部品調達率とは、大きく異なるものと考えられる。
- 先述の通り、新規規則への移行期間や賃金条項の計算方式、柔軟措置の内容などは、明らかにされておらず、一部の規定(例:アルミの現地調達率7割など)は、カナダが協定に参加しないと達成が困難なため、現時点ではまだ流動的とされる。従って当面は協議の進展を注視する必要がある。

Disclaimer

The information herein provided is for information purposes only, and is not to be used or considered as a proposal or the solicitation of an offer to sell or to buy or subscribe for securities or other financial instruments. Neither this nor any other communication prepared by MUFG Bank, Ltd., MUFG Union Bank, N.A., MUFG Americas Corporate Advisory, Inc., MUFG Americas Capital Corporation, MUFG Securities Americas Inc., or other MUFG Group Company (collectively, "MUFG") is or should be construed as investment advice, a recommendation or proposal to enter into a particular transaction or pursue a particular strategy, or any statement as to the likelihood that a particular transaction or strategy will be effective in light of your business objectives or operations. Before entering into any particular transaction, you are advised to obtain such independent financial, legal, accounting and other advice as may be appropriate under the circumstances. In any event, any decision to enter into a transaction will be yours alone, not based on information prepared or provided by MUFG. MUFG hereby disclaims any responsibility to you concerning the characterization or identification of terms, conditions, and legal or accounting or other issues or risks that may arise in connection with any particular transaction or business strategy. While MUFG believes that factual statements herein and any assumptions on which information herein are based, are in each case accurate, MUFG makes no representation or warranty regarding such accuracy and shall not be responsible for any inaccuracy in such statements or assumptions. Note that MUFG may have issued, and may in the future issue, other reports that are inconsistent with or that reach conclusions different from the information set forth herein. Such other reports, if any, reflect the different assumptions, views and/or analytical methods of the analysts who prepared them, and MUFG is under no obligation to ensure that such other reports are brought to your attention.

The MUFG logo and name is a service mark of Mitsubishi UFJ Financial Group, Inc., and may be used by it or other Group companies for branding or marketing purposes. Group companies include MUFG Bank, Ltd., MUFG Americas Capital Corporation, Mitsubishi UFJ Trust and Banking Corporation, MUFG Securities Americas Inc., and MUFG Union Bank, N.A. ("MUB"). Corporate or commercial lending or deposit activities are performed by banking affiliates of MUFG, including, in the United States, MUFG Bank, Ltd. and MUB.

MUFG Bank, Ltd. is NOT a member FDIC and its deposit products are NOT insured by the FDIC or by any other government agency.

MUFG Union Bank, N.A. is a member FDIC and its deposit products are insured up to applicable limits.

© 2018 Mitsubishi UFJ Financial Group, Inc. All rights reserved.

平松 万由子

mhiramatsu@us.mufg.jp

MUFG Union Bank, N.A.

1251 Avenue of the Americas

New York, NY, 10020