

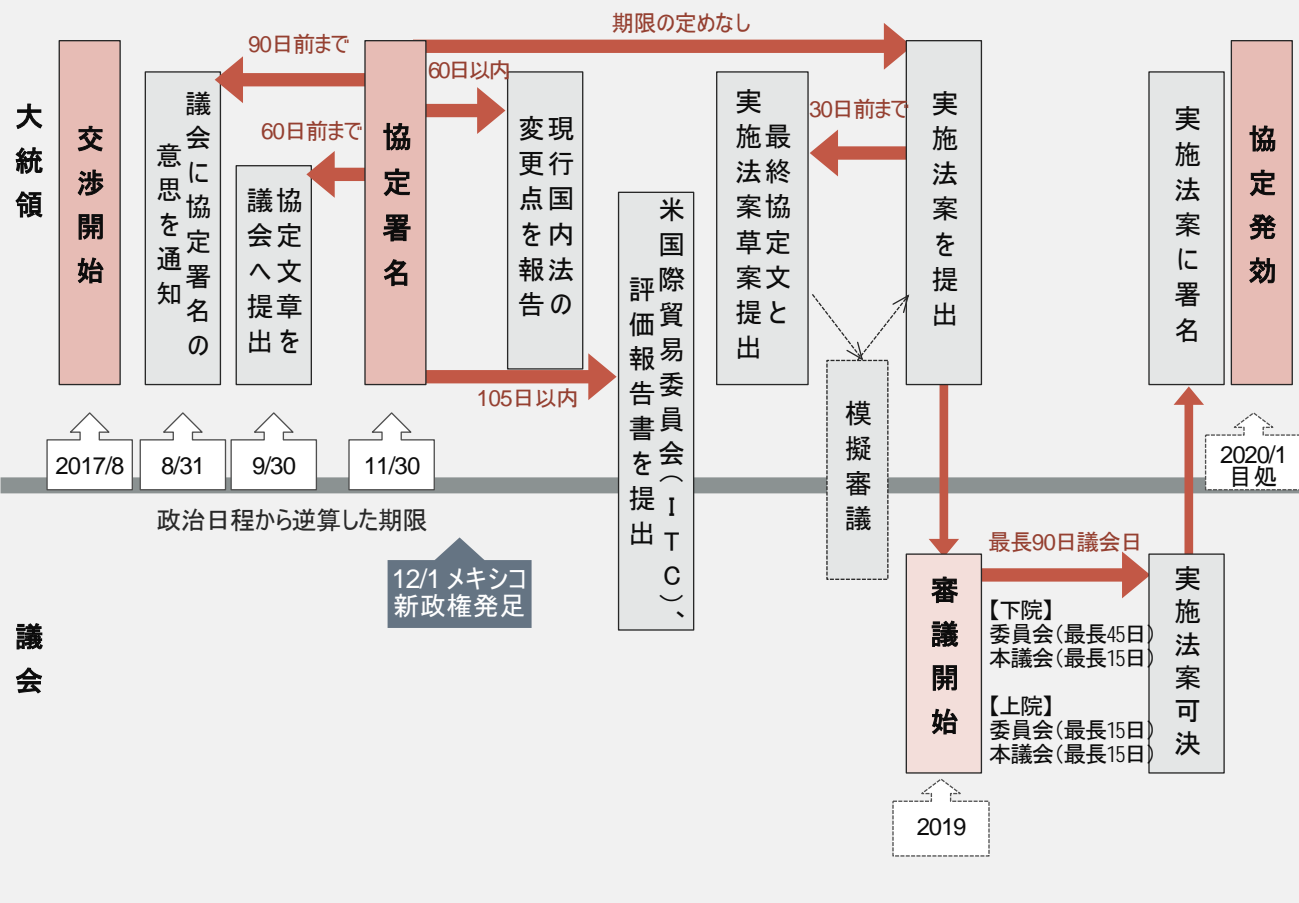
NAFTA再交渉アップデート 米墨加3カ国協定(USMCA) 自動車原産地規則の概要

2018年11月
戦略調査(ニューヨーク)

NAFTAに代わる米・メキシコ・カナダ新協定「USMCA」

発効目処は2020年1月、但し議会審議は難航する可能性も

貿易促進権限（ファストトラック、TPA）に基づく貿易協定の米国内の批准プロセス



- トランプ大統領が「貿易促進権限 (TPA)」に基づき昨年8月から進めてきたNAFTA再交渉は、カナダの合流を受け、「3カ国協定」の枠組みを維持する形で妥結。
- 11月末の署名を経て、次なる焦点は米国内の批准手続きに移る。TPAに基づき大統領が締結した通商協定は、一定条件を満たす限り、議会の修正を受けず迅速な審議で採否のみが決定される。
- 議会日程に照らすと審議開始は来年に持ち越される可能性が高く、中間選挙で下院を奪還した民主党の協力が不可欠に。政権は、2020年1月の協定発効を目指しているが、議会審議は難航するとの見方が浮上している。
- 米国内の産業団体や労働組合は、北米貿易圏崩壊の最悪事態を回避した点は評価する一方、鉄鋼関税の継続やサンセット条項、労働基準の履行メカニズム不備などに懸念を示しており、新協定への全面的支持は留保。

USMCA協定文の構成

自動車関連で重要なのは4章の原産地規則とサイドレター2通

USMCAとNAFTAの構成比較

| USMCA※1 | | NAFTA | |
|--|-------------------------|---|--|
| 1章 冒頭条項と一般定義 | 17章 金融サービス | 1章 目的 | |
| 2章 内国民待遇と物品市場アクセス | 18章 通信 | 2章 一般定義 | |
| 3章 農業 | 19章 デジタル貿易 | 3章 内国民待遇と物品市場アクセス | |
| 4章 原産地規則 | 20章 知的財産 | 4章 原産地規則 | |
| 5章 原産地証明手続き | 21章 競争政策 | 5章 税関手続き | |
| 6章 繊維・アパレル | 22章 国有企業 | 6章 エネルギー | |
| 7章 税関・貿易円滑化 | 23章 労働 | 7章 農業および衛生植物検疫措置 | |
| 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 | 24章 環境 | 8章 緊急措置(セーフガード) | |
| 9章 衛生植物検疫措置 | 25章 中小企業 | 9章 貿易の技術的障害 | |
| 10章 貿易救済措置 | 26章 競争力 | 10章 政府調達 | |
| 11章 貿易の技術的障害 | 27章 腐敗防止 | 11章 投資および紛争処理(ISDS) | |
| 12章 分野別付属書 | 28章 良い規制慣行 | 12章 越境サービス取引 | |
| 13章 政府調達 | 29章 公表と運営 | 13章 電気通信 | |
| 14章 投資(ISDS条項など) | 30章 運営・制度条項 | 14章 金融サービス | |
| 15章 越境サービス取引 | 31章 紛争解決 | 15章 競争政策 | |
| 16章 一時入国 | 32章 例外と一般条項 | 16章 商用目的の一時入国 | |
| | 33章 マクロ経済政策と為替条項 | 17章 知的財産 | |
| | 34章 最終規定 | 18章 法の執行 | |
| | 付属書(Annex) I - IV | 19章 アンチダンピング(AD)税および相殺関税(CVC)の審査および紛争処理 | |
| | サイドレター13通 | 20章 組織体制および紛争処理手続き | |
| | (自動車関連2通) | 21章 例外 | |
| | | 22章 最終条項(離脱手続き2205条など) | |
| | | 付属書(Annex) I - VII | |
| | | 環境に関する補完協定 | |
| | | 労働に関する補完協定 | |

※1 協定条文は米通商代表部(USTR)のホームページに掲載

■ USMCA条項は全34章の構成。全般的にはNAFTAと共通の規定が多いが、USMCA固有の規定としては、サンセット条項(34章)、為替条項(33章)、非市場経済国とのFTA締結制限(32章)等が盛り込まれた。

■ 米民主党の支持を狙って協定本文に盛り込まれた労働条項(23章)は、「結社の自由と団体交渉権」、「雇用差別撤廃」を含むILO宣言の遵守を表明。メキシコには、組合活動や団体交渉権を保護する国内法整備も求めている。

■ 自動車貿易に関して重要なのは、原産地規則を規定した4章と、米国が232条関税を発動した際の輸入制限を定めたサイドレター(P.5参照)。

■ 現在3カ国では、協定署名に先立ち先日公表された協定条文書の法的精査の作業が行われており、これに続き、原産地規則や税関手続きの解釈、適用を明確化する「統一規則」が策定される模様。

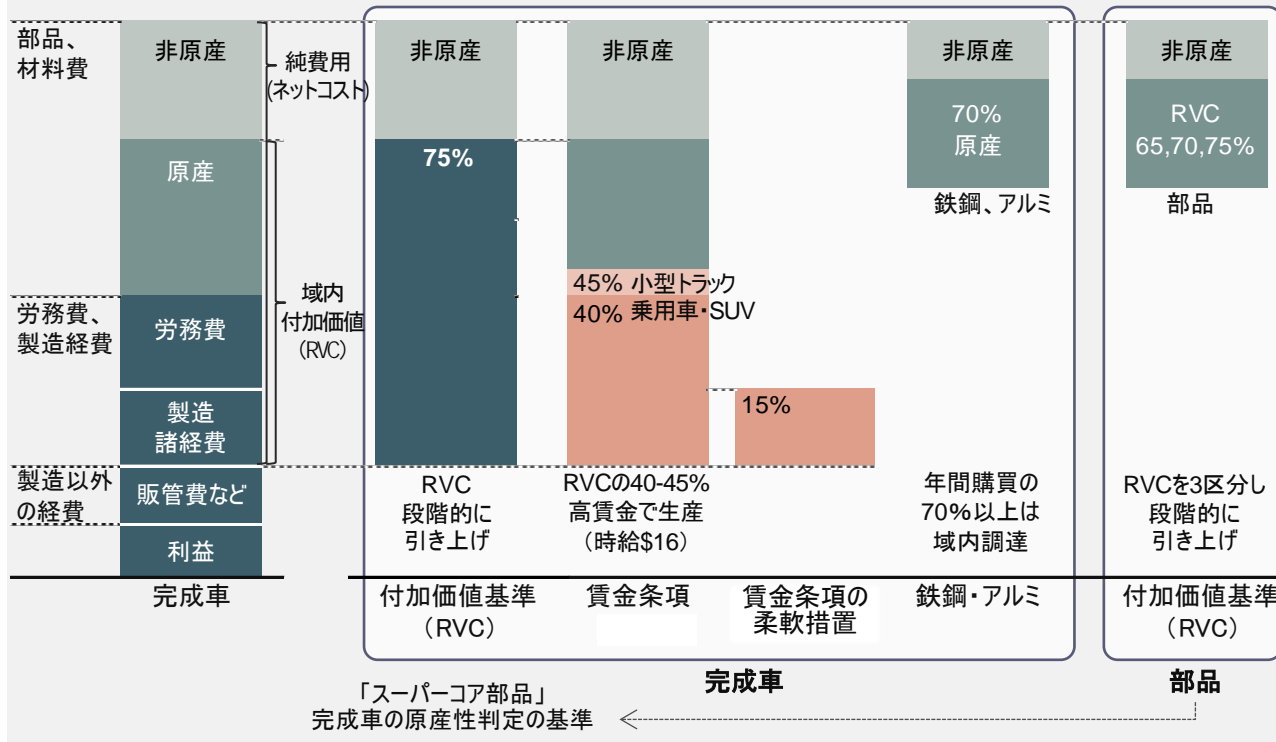
原産地規則以外の主な合意事項

| | | |
|---------------------|-------|---|
| サンセット条項 | (34章) | 協定発効後、6年目に審査を行い、締結国が次の16年間の更新に合意しなければ、16年目に失効。米国は当初、5年毎に締結国が更新に合意しなければ協定が自動失効することを提案。 |
| 為替条項 | (33章) | 為替介入を含む競争的な通貨切り下げを自制する条項。介入時の通知や外貨準備高や介入実績などの月次報告を義務づけ。 |
| 非市場経済国との貿易協定制限 | (32章) | 締結国が「非市場経済国」とFTAを結ぶ場合は3ヶ月前の通知義務があり、通知を受けた国はUSMCAからの脱退も可能。中国を想定した措置。 |
| 労働条項 | (23章) | 結社権、強制労働の禁止、差別撤廃などに関するILO労働原則の尊重、適用を確認。メキシコには、団結権・団体交渉権を保護する国内の法整備を要求。 |
| 投資家対国家の紛争処理(ISDS条項) | (14章) | カナダ・米国間のISDS条項は廃止、メキシコ・米国間は、石油・ガス、発電、通信、交通、インフラの5分野に限定。 |

自動車分野における原産地規則の概要

関税ゼロの条件が複雑化、各社に戦略見直しを迫る内容

完成車・部品の原産地規則



- USMCA条文案によると、自動車分野の原産地規則は以下の通り。
- 完成車では、①域内付加価値基準(RVC)が現状の62.5%から75%へ段階的に引き上げられ、②うち40-45%は時給16ドル以上の労働者による生産割合とされる(賃金条項)。
- ③柔軟措置として、15%まではR&DやIT関連の人件費、及び域内のエンジン・変速機・次世代電池工場向けクレジットを充当可、④完成車メーカーが購入する鉄鋼・アルミは域内調達7割義務付け(P.6参照)。
- 部品については、品目別の3区分に応じてRVC^{*1}が段階的に引き上げられる。更に、完成車が原産資格を得る条件として、エンジンや変速機などの7品目がひとつの「スーパーコア部品」としてRVC基準を満たす事が求められる(P.8~10参照)。
- 原産地規則を満たさない場合、最惠国(MFN)関税が適用されるが、米国向け乗用車・SUVのMFN税率は、現状2.5%と低いため、生産・調達体制を再構築するよりも関税コストを負担する方が合理的な選択肢となるケースも出てこよう。

*1 純費用(ネットコスト)方式または取引価格方式の何れかを選択可(本稿の記載は、純費用方式で統一)

北米3ヶ国のMFN関税率

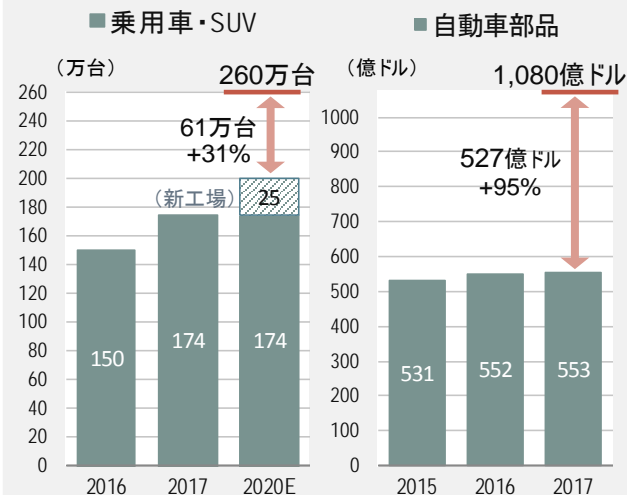
| 輸入国 | 米国 | | | カナダ | | メキシコ | |
|--------------|---------|--------|------------------|------|------------------|------|------------------|
| | 乗用車・SUV | 小型トラック | 部品 ^{*2} | 完成車 | 部品 ^{*2} | 完成車 | 部品 ^{*2} |
| MFN税率 | 2.5% | 25% | 2.5% | 6.1% | 6.1% | 20% | 2.7% |

*2 HSコード10桁の品目で加重平均した関税率

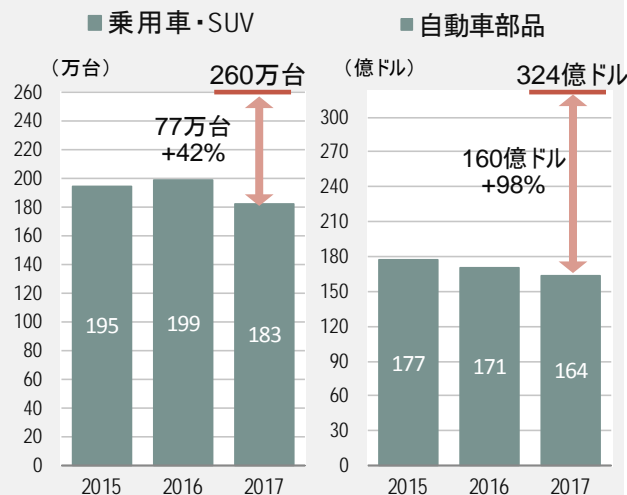
サイドレターに規定されたメキシコ・カナダの対米輸出枠(自動車・部品)

トランプ政権による232条関税発動に備えた「保険」

メキシコの対米輸出枠と輸出実績



カナダの対米輸出枠と輸出実績

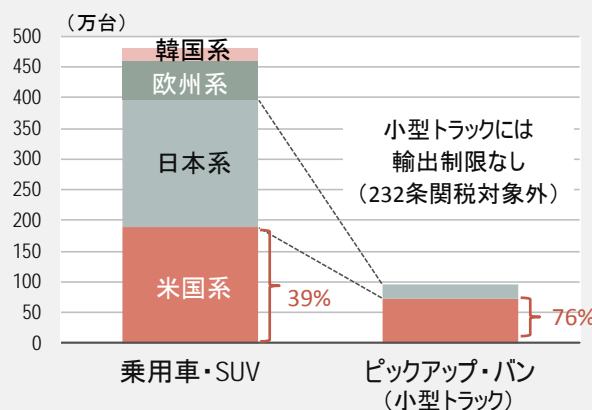


- USMCAのサイドレターでは、米国が232条関税を発動した場合、カナダとメキシコ製の乗用車・SUVは各年間260万台までは232条関税の対象外とされることが盛り込まれた。超過分については高関税が賦課される。
- 部品でも同様の対米輸出枠が設定される一方、カナダ・メキシコ製の小型トラックは232条関税の対象外に。
- 対米輸出枠は何れも現行の輸出水準より高めに設定されており、また米国新車販売自体が頭打ちになる中、短期的には「輸出抑制」より、232条関税に備えた「保険」の側面が強い。

対米輸出時の乗用車・SUVの関税率

| | 原産地規則に適合 | 原産地規則に不適合 |
|----|-----------------------|------------|
| 枠外 | 高関税 232条関税が発動された場合 | 高関税 |
| 枠内 | 関税ゼロ | 2.5% MFN税率 |

メキシコ・カナダの車種別生産シェア



- 同枠内であれば、232条関税が発動された場合でも、原産地規則を満たす限りは関税ゼロ、満たさなくても乗用車・SUVは2.5%のMFN税率で対米輸出が可能(小型トラックは25%)。
- カナダとメキシコは米国の追加関税や輸入制限に対抗する手段としてWTOへ提訴する権限を留保しており、対抗措置を取る可能性は残る。WTOでは既に鉄鋼アルミ関税を巡り、両国を含む7カ国と米国が衝突している。

完成車の付加価値基準(RVC)と賃金条項の引き上げスケジュール

新基準は2020年から段階的に導入、2023年以降に完全実施

付加価値基準(RVC)引き上げスケジュール

| | | 2020年1月 | 2021年1月 | 2022年1月 | 2023年1月 |
|-------------|--|---------|---------|---------|-------------------|
| 付加価値基準(RVC) | 乗用車・SUVおよび小型トラック | 66% | 69% | 72% | 75% ^{※1} |
| 鉄鋼・アルミ | 完成車メーカーが購入する鉄鋼・アルミの域内調達率 ^{※2} | 70% | | | |

^{※1} 一定条件を満たす場合、完成車メーカーの2019年(協定発効前年)北米生産の10%に相当する台数まで、RVC75%の適用を2025年1月まで猶予

^{※2} 完成車メーカーが前年度に北米で購入した鉄鋼・アルミの70%以上が域内原産品であること

賃金条項の引き上げスケジュール

| (時給16ドルには福利厚生費含まず) | | 2020年1月 | 2021年1月 | 2022年1月 | 2023年1月 | |
|--------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|---------|---------|---------|-----|
| 乗用車・SUV | 賃金条項 (時給16ドル以上) | 30% | 33% | 36% | 40% | |
| | 完成車・部材の製造にかかる労務費 ^{※3} (下限) | ≥15% | ≥18% | ≥21% | ≥25% | |
| | 柔軟措置 | R&D・IT関連の北米人件費 (上限) | 10% | 10% | 10% | 10% |
| | | エンジン、変速機、次世代電池工場 ^{※4} (上限) | 5% | 5% | 5% | 5% |
| | | 賃金条項 (時給16ドル以上) | 45% | 45% | 45% | 45% |
| 小型トラック | 完成車・部材の製造にかかる労務費 ^{※3} (下限) | ≥30% | ≥30% | ≥30% | ≥30% | |
| | 柔軟措置 | R&D・IT関連の北米人件費 (上限) | 10% | 10% | 10% | 10% |
| | | エンジン、変速機、次世代電池工場 ^{※4} (上限) | 5% | 5% | 5% | 5% |
| | | 賃金条項 (時給16ドル以上) | 45% | 45% | 45% | 45% |

^{※3} 域内に所在する時給16ドル以上の完成車工場の労務費および、時給16ドル以上で生産された部材の年間購入額(APV)の合計を求め、その合計額が完成車のネットコスト(又は完成車工場の労務費と部材購入額の総額)に占める割合を計算(時給16ドル以上の輸送賃金も算入可)

^{※4} 完成車メーカーが域内に有する(又は長期調達契約を交わす)時給16ドル以上の工場が対象で、エンジン・変速機工場は年産規模10万基以上、次世代電池は年産2.5万パック以上がクレジット獲得の条件

- 完成車のRVCと賃金条項は共に、2020年1月(又は協定発効日のどちらか遅い方)から段階的に引き上げられ、2023年1月から完全実施。
- 小型トラックの賃金条項については、段階を設けず、初年度から実施。
- 時給16ドル以上の労働者による生産割合を規定した賃金条項は、三要素から成る。完成車又は部材の製造にかかった労務費で満たす割合が段階的に設定されており、残りの10%までは域内のR&DやIT関連の人員費、5%までは域内のエンジン・変速機・次世代電池工場向けクレジットを充当することが可能。
- 現状、時給16ドルの賃金要件を満たすのは米国とカナダのみであり、両国の完成車・部品生産に有利に働くと思われる。
- 但し、時給16ドルは名目賃金であり、インフレーションなど物価変動がある時は実質賃金が上昇しないため、全米最大の労働団体AFL-CIOは、賃金条項の効力に懐疑的な見方。

(ご参考) 自動車の関税分類

関税分類上の定義では、「小型トラック」に含まれるのはピックアップとバン

関税分類番号(HSコード)

| HS: 87類 (自動車及びその部品) | HS: 8701(トラクター) | HS: 8702(バス) | HSコードが細くなるにつれ、品目が特定される仕組み | | |
|--|---|------------------------------|---------------------------|----------------------|--|
| HS: 8703 (乗用自動車: ステーションワゴンやレーシングカーを含み、主として人員の輸送用) Passenger vehicle | HS: 8703.21(ガソリン車1,000cc以下) | | | | |
| | HS: 8703.22(ガソリン車1,000cc超、1,500cc以下) | | | | |
| | HS: 8703.23(ガソリン車1,500cc超、3,000cc以下) | | | | |
| | HS: 8703.24(ガソリン車3,000cc超) | | | | |
| | HS: 8703.31(ディーゼル車1,500cc以下) | | | | |
| | HS: 8703.32(ディーゼル車1,500cc超、2,500cc以下) | | | | |
| | HS: 8703.32(ディーゼル車2,500cc超) | | | | |
| | HS: 8703.90(その他のもの—電動車など) | | | | |
| | HS: 8704 (貨物自動車) Light truck | HS: 8704.21(ガソリン車、総重量5トン以下) | | | |
| | | HS: 8704.31(ディーゼル車、総重量5トン以下) | | HS: 8704.31.000(その他) | |
| | | | HS: 8704.31.100(ノックダウン) | | |

2桁(類) 4桁(項) 6桁(号) 7桁以降は各国による

- 自動車分野の原産地規則の対象となるのは、大型トラック(Heavy Truck)を除くと、HS8703項の乗用自動車およびHS8704項の貨物自動車。
- 関税分類上の定義は、販売統計上の車種区分と若干異なる模様で、米国国際貿易委員会(USITC)の調査資料では、SUVとミニバンはHS8703(乗用自動車)に分類され、HS8704(貨物自動車、Light Truck)にはバンとピックアップトラックが含まれている。
- これに従い本稿では、HS8703を「乗用車・SUV」、HS8704を「小型トラック」として表記を統一した。

自動車の区分

| 販売統計上の定義 | 車種区分 | 関税分類上の定義 | 本稿の表記 |
|------------------------|---|---------------------------------------|--------|
| 乗用車 Passenger car | 小型車 中型セダン 高級セダン 大型セダン | HS: 8703 (乗用自動車) Passenger vehicle | |
| ライトトラック Light Truck | クロスオーバー(CUV) SUV ミニバン バン(貨物、カーゴバン) ピックアップトラック | HS: 8704 (貨物自動車) Light Truck | 小型トラック |

部品の原産地規則変更のポイント

部品でも関税ゼロの条件が厳格化、高付加価値部品の域内生産を促す内容

部品の原産地規則の主な変更点

| NAFTA | | | USMCA | |
|---|-------|------------------------------|---|-----|
| エンジンおよび変速機 | 62.5% | 付加価値基準 (RVC) | 基幹部品 (Core) | 75% |
| その他の部品 | 60% | | 主要部品 (Principal) | 70% |
| | | | 補完部品 (Complementary) | 65% |
| CTCも適用可 | | 関税分類変更基準 (CTC) ^{※1} | 基幹部品 (リチウムイオン電池以外) は CTC 適用不可 主要部品と補完部品は、CTC も適用可 ^{※2} | |
| CTC 基準を満たさない非原産材料の価額割合が 7% 以下であれば、無視できる (閾値 7%) | | デミニマス | CTC 基準を満たさない非原産材料の価額割合が 10% 以下であれば、無視できる (閾値 10%) | |
| トレーシング対象部品が域外産の場合、輸入時の価額を RVC 計算の非原産材料費に計上 (ロールアップできない) | | トレーシング制度 | 無し | |
| | | スーパーコア部品 ^{※3} | 下記 7 品目がスーパーコア部品として RVC をクリアしなければ、完成車の原産性は認められない ①エンジン、②変速機、③車体・シャシー、④アクスル、 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 (リチウムイオン電池) | |
| | 無し | | | |

※1 非原産材料と最終製品の間で、関税分類番号 (HSコード) が変更されるような加工が行われていれば、当該産品を原産品と認める基準

※2 関係者・業界団体によると、主要部品と補完部品は原則、CTCも適用できるが、品目別原産地規則 (PSR)を確認し、当該HSコードに注釈がある場合は注釈に従う。NAFTAでCTCが使えなかった品目は、引き続き適用不可

※3 スーパーコア部品のRVC算出に際しては、7品目を一つの固まりと捉えてRVCを計算してよい (協定文4章附属書4-B.3条9項、Jetro)

部品の付加価値基準 (RVC) 引き上げスケジュール

| | | 2020年1月 | 2021年1月 | 2022年1月 | 2023年1月 |
|--------------|-------------------------------|---------|---------|---------|---------|
| 付加価値基準 (RVC) | 基幹部品 (Core) 15品目 | | | | |
| | スーパーコア部品 7品目 (完成車の原産性を認定する条件) | 66% | 69% | 72% | 75% |
| | 主要部品 (Principal) 53品目 | 62.5% | 65% | 67.5% | 70% |
| | 補完部品 (Complementary) 28品目 | 62% | 63% | 64% | 65% |

- 現在NAFTAでは、部品の多くが関税分類変更基準 (CTC)、又はトレーシング採用のRVC60%達成で原産性を満たしているが、USMCAでは、トレーシング制度が廃止される代わりに、3区分のRVC (P.9参照) が段階的に各65%-75%へ引き上げられ、CTCは適用が一部制限される模様。
- 新協定では、迂回輸入を防ぐため、原産地規則が厳格化されるが、同時にRVC達成を助ける救済規定 (デミニマスの閾値拡大、非原産材料に含まれる域内加工費や内製中間材料の扱い方など) が協定文案に盛り込まれている点も注目される。
- 更に新協定では、高付加価値部品の生産・雇用拡大を狙い、エンジンや変速機、サスペンションなど7種類の部品の域内調達を促す「スーパーコア部品」の概念が導入される。
- スーパーコア部品は、完成車の原産性を判断する基準。7品目の部品がスーパーコア部品としてRVC基準を満たさないと、完成車の原産性は認められない (P.10参照)。スーパーコア部品には、基幹部品と同じRVC引き上げスケジュールが適用される。

「基幹」、「主要」、「補完」部品の品目リスト

パワートレイン系や電装系部品を中心に、NAFTAトレーシングの対象外だった品目も追加

基幹部品 (Core) RVC75%

| | |
|--------|----------------------------------|
| 840731 | ガソリンエンジン(シリンダー容量50cc以下) |
| 840732 | ガソリンエンジン(シリンダー容量50cc超250cc以下) |
| 840733 | ガソリンエンジン(シリンダー容量250cc超1,000cc以下) |
| 840734 | ガソリンエンジン(シリンダー容量1,000cc超) |
| 840820 | ディーゼルエンジン(ピストン式圧縮点火内燃機関) |
| 840991 | ガソリンエンジン用部品 |
| 840999 | ガソリンエンジン用部品 |
| 850760 | リチウムイオン電池 |
| 870600 | 自動車用原動機付シャシ |
| 870710 | 車体(乗用自動車) |
| 870790 | 車体(その他) |
| 870840 | 変速機および同部品 |
| 870850 | 駆動軸/非駆動軸および同部品 |
| 870880 | ショックアブソーバー |
| 870894 | ハンドル/ステアリングコラム/ステアリングボックス、同部品 |

補完部品 (Complementary) RVC65%

| | |
|--------|-------------------------|
| 400912 | ゴムの管及びホース、継手 |
| 400922 | ゴムの管及びホース、継手 |
| 400932 | ゴムの管及びホース、継手 |
| 400942 | ゴムの管及びホース、継手 |
| 830120 | ドアロック |
| 842139 | 触媒コンバーター |
| 848120 | 油圧伝動装置用または空気圧電動装置用弁 |
| 848130 | 逆止弁 |
| 848180 | その他の弁 |
| 850110 | 電動機/発電機(出力37.5W以下) |
| 850120 | 交直両用電動機(出力37.5W超) |
| 850131 | 直流電動機/発電機(出力750W以下) |
| 850720 | その他の鉛蓄電池 |
| 850730 | ニッケル・カドミウム蓄電池 |
| 850740 | ニッケル・鉄蓄電池 |
| 850750 | ニッケル・水素蓄電池 |
| 850780 | その他の蓄電池 |
| 851130 | ディストリビューター、イグニッションコイル |
| 851220 | 照明機器、可視信号用機器 |
| 851240 | ワイパー |
| 851981 | 自動車用音声再生機 |
| 853650 | 電気回路用スイッチ |
| 853690 | その他の電気回路用機器 |
| 853910 | シールドビームランプ |
| 853921 | タングステンハロゲン電球 |
| 854430 | 点火用配線セットその他配線セット |
| 903180 | その他の測定用・検査用機器 |
| 903289 | 自動調整機器でサーモスタット、マノスタット以外 |

主要部品 (Principal) RVC70%

| | |
|--------|-------------------------------|
| 401110 | ゴム製空気タイヤ(新品) |
| 401120 | ゴム製空気タイヤ(新品) |
| 401211 | ゴム製空気タイヤ(更生) |
| 401212 | ゴム製空気タイヤ(更生) |
| 401219 | ゴム製空気タイヤ(更生) |
| 401310 | ゴム製インナーチューブ |
| 700711 | 車両用強化ガラス |
| 700721 | 車両用合わせガラス |
| 700910 | バックミラー |
| 841330 | 燃料用、潤滑油用、冷却媒体用ポンプ |
| 841350 | 液体ポンプ |
| 841391 | 液体ポンプ用部品 |
| 841430 | カーエアコン用コンプレッサ |
| 841459 | ターボチャージャー、スーパーチャージャー |
| 841480 | 自動車用気体ポンプ、気体圧縮機 |
| 841520 | カーエアコン |
| 841590 | カーエアコン用部品(コンデンサー、コントロールパネル等) |
| 847989 | 電動ブレーキABS、ESC |
| 848210 | 玉軸受 |
| 848220 | 円すいころ軸受 |
| 848230 | 球面ころ軸受 |
| 848240 | 針状ころ軸受 |
| 848250 | その他の円筒ころ軸受 |
| 848280 | その他の軸受 |
| 848291 | 玉、針状ころ及びころ |
| 848310 | 伝動軸及びクランク |
| 848320 | 軸受箱(玉軸受又はころ軸受を有するもの) |
| 848330 | 軸受箱(玉軸受又はころ軸受を有するものを除く)及び滑り軸受 |

| | |
|--------|--------------------------------------|
| 848340 | 歯車、歯車伝動機、ボール・ローラースクリュー、ギヤボックスその他の変速機 |
| 848350 | フライホイール |
| 848360 | クラッチ及び軸継手 |
| 848390 | 歯付きホイールなど伝動装置の構成部品 |
| 850132 | 電気自動車用モーター(出力750W超 75kW以下) |
| 850133 | 電気自動車用モーター(出力75kW超375kW以下) |
| 850520 | 電磁式カップリング、クラッチ及びブレーキ |
| 850590 | その他電磁式部品 |
| 851140 | スターターおよび始動充電発電機 |
| 851150 | その他の発電機 |
| 851180 | 内燃機関の点火機器 |
| 851190 | 内燃機関の点火機器部品 |
| 853710 | 電気制御/配電用盤・パネル(1,000V以下) |
| 870810 | バンパー |
| 870821 | シートベルト |
| 870829 | 車体用プレス部品 |
| 870830 | ブレーキ/サーボブレーキおよびブレーキ部品 |
| 870870 | 軽合金製ホイール(スポーツタイプ等) |
| 870891 | ラジエーターおよび同部品 |
| 870892 | マフラー/排気管および同部品 |
| 870893 | クラッチ(完成品) |
| 870895 | エアバッグおよび同部品 |
| 870899 | その他の自動車部品 |
| 940120 | 自動車用の座席 |
| 940190 | 自動車用の座席部分品 |

※従来NAFTAのトレーシング対象に含まれていなかった品目を赤で記載

(ご参考)スーパーコア部品

完成車の原産性判定の基準、7部品を一つの固まりと捉えRVC計算できる模様

協定文案：スーパーコア部品のRVC算出

| Column 1 | Column 2 |
|---------------|---|
| スーパーコア部品 | 構成部品 |
| 1 エンジン | ヘッド、ブロック、クランクシャフト クランクケース、ピストン、ロッド、 ヘッドサブアセンブリー |
| 2 変速機 | トランスミッションケース、トルクコンバーター トルクコンバーターハウジング、 ギアおよびギアブラケット、クラッチ バルブボディー |
| 3 車体およびシャーシ | 車体パネル、セカンダリーパネル 構造パネル、フレーム |
| 4 アクスル | アクスルシャフト、アクスルハウジング(車軸管) アクスルハブ、キャリアー ディファレンシャル |
| 5 サスペンションシステム | ショックアブソーバー、ストラット、 アーム、スウェイバー、ナックル、 コイルスプリング、リーフスプリング |
| 6 ステアリングシステム | ステアリングコラム、ステアリングギア・ラック、 コントロールユニット |
| 7 次世代電池 | セル、モジュール、パック |

スーパーコア部品(Table A.2 Column1)のRVC計算

- Column1の7品目を一つの固まりと捉えてRVCを算出してよい
- Further to paragraph 8 of this Article, each Party shall provide that the regional value content may also be calculated, at the producer's option, for all parts under Column 1 of Table A.2 of this Appendix as a single part, using the sum of the net cost of each part listed under Column 1 of Table A.2 of this Appendix, (...) (協定文案4章附属書4-B.3条9項)
- RVC算出に際しては、7品目それぞれのネットコストを合算し、非原産材料費(VNM)としては、(a)7品目それぞれのVNMの合計、又は(b)構成部品(Column2)に非原産品がある場合その合計額、のどちらかを選択可
- Each Party shall provide that for the purposes of calculating the regional value content under Article 5 of Chapter 4 for a part under Column 1 of Table A.2 of this Appendix, the value of non-originating materials (VNM) is, at the vehicle producer's option: (a) the value of all non-originating materials used in the production of the part; or (b) the value of any non-originating components used in the production of the part that are listed under Column 2 of Table A.2 of this Appendix. (協定文案4章附属書4-B.3条8項)

スーパーコア部品(Table A.2 Column1)と構成部品(同Column2)の定義

- 詳細な品目の定義や規定については今後、加筆訂正の余地あり
- Each Party shall provide that (...) The Parties shall endeavor to provide, as appropriate, any additional description or other clarification to the list of the parts and components under Table A.2 of this Appendix, such as by tariff provision or product description, to facilitate implementation of this requirement (協定文案4章附属書4-B.3条7項)

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