

論壇

米メキシコ交渉合意へ

最近の新聞を丁寧に読んでいる方はご存じだと思うが、米国とメキシコとの貿易交渉で新たな合意がまとまりそうな状況だ。ただ、これは遠い米大陸の話というのではなく、日本の自動車産業に大きな影響を及ぼすものだ。自動車や自動車部品は静岡県の重要な産業であるので、この北米での動きに注目しなくてはならない。

北米では、1990年代にNAFTA（北米自由貿易協定）が成立した。米国、カナダ、メキシコの3カ国間の自由貿易協定である。3カ国間の貿易について

伊藤 元重 学習院大教授(国際経済学)

は関税がゼロとなった。これによって自動車産業の生産立地で大きな変化が起きた。

日本の企業は、カナダやメキシコに積極的に生産工場を展開して行った。米国よりも労働環境が良いと言われるカナダや、米国に比べて賃金が圧倒的に安いメキシコで自動車を生産し、それを米国市

場に関税ゼロで輸出するのだ。自動車は多くの部品を利用するが、それらの一部は日本や東南アジアからメキシコやカナダの現地工場にもっていった。

NAFTAと自動車産業

今回の米国とメキシコの協議は、そうした米国の不満への対応という面が強い。とりあえずカナダが交渉から外れているのは、交

メキシコやカナダで生産を拡大するので、その分米国内での雇用が縮小するというのだ。過度にメキシコやカナダでの生産が行われることに不満を示していた。

今回の米国とメキシコの協議は、そうした米国の不満への対応という面が強い。とりあえずカナダが交渉から外れているのは、交

トランプ政権はこうした国際分野に強い不満を表明していた。米

果的にメキシコの譲歩を勝ち取ったようだ。関係者は当面の米国の厳しい関税引き上げが回避された

と安堵しているが、西国の合意の内容は日本の自動車産業にグローバル戦略を見直すことを求めるものとなっている。

「原産地ルール」が焦点

専門的な言い方で申し訳ないが、焦点の一つが、原産地ルールと呼ばれる規則だ。メキシコの工場を組み立てられた自動車が、北米製として認められ、関税ゼロで米国に輸出できるようにするには条件がいくつかある。あまりに多くの部品を日本やアジアからもってくるのでは、北米製と認められない。

これまで、日本のメーカーの中には、日本やアジアで生産された部品を多く組み込んだ自動車をメキシコで生産してきた。それでも北米製として認められてきたから

だ。しかし、原産地ルールが厳しくなると、日本やアジア製の部品を利用する余地が狭められることになる。

日本の自動車メーカーにとって米国市場は重要な市場であるので市場シェアを守るためには部品の生産を米国やメキシコにシフトさせていかなければいけない。それによって米国で販売する自動車の価格は高くなるだろう。被害を受けるのは米国の消費者と日本の部品メーカーということになる。

1980年代から日本の自動車関連業界は貿易摩擦によって振り回されてきた。今回も、トランプ政権のアメリカ第一主義に、大きく振り回されるような状況になっている。静岡の産業に大きな影響が及ばないとよいが。

*この記事は静岡新聞社編集局調査部の許諾を得て転載しています。無断転載、複製を禁じます。