

成城大学『経済研究』第 252 号抜刷（2026 年 3 月）

NAFTA から USMA への変容と日墨 EPA

福 島 章 雄

NAFTA から USMA への変容と日墨 EPA

福 島 章 雄

0. 序

2025年1月、アメリカでは第2次トランプ政権が始動した。トランプ大統領は選挙期間中から常にアメリカ第一主義を主張し、“MAGA”をスローガンにキャンペーンを繰り広げていた。また自らを Tariff man と称し、当選後も就任前から多くの場面で敵対関係にある中国や USMCA を結ぶメキシコやカナダからの輸入品への関税を25%に引き上げる方針を明らかにしていた。2月1日、メキシコとカナダからの輸入品に25%の関税をかけ、中国には追加で10%の関税を課す一連の大統領令が署名された。これを端緒にしてトランプ大統領は国際緊急経済権限法 (IEEPA) を根拠に大統領権限で関税を課す所謂、「トランプ関税」が発動されてゆく。4月2日、トランプ大統領は“Reciprocal Tariffs”：相互関税と題されたリストを示した上で貿易相手国に対し相互関税の課税方針を表明した。全ての輸入品に一律10%の基本関税を課した上で、各国の関税や非関税障壁を考慮し、国・地域別に税率を上乗せするとの方針に世界各国は対応を迫られた。リストで高関税を示された国々はそれを回避するため、アメリカとの個別交渉を急ぎ“Deal”を要求されることとなる。

通商面で敵対関係にある中国と関税の面で USMCA で結ばれるメキシコとカナダが同じ扱いを受けることについてトランプ大統領はフェンタニルや麻薬の流入を根拠としているが、「グローバルインバランス」の観点から NAFTA 締結以降、巨大な北米市場からメキシコが享受してきた多くの貿易面での利得に不満を持っているのは明白である。

本稿では USMCA それに先立つ NAFTA 締結とメキシコ経済の発展、日墨 EPA を通じた日本経済との関係をみてゆく。また NAFTA 再交渉と USMCA 締結に関しての整理をし、第2次トランプ政権誕生前の2025年初頭までの整理をしてゆく。

1. NAFTA とメキシコ経済の発展

1.1 NAFTA 発効とメキシコ経済の発展

1994年1月1日、North American Free Trade Agreement (NAFTA：北米自由貿易協定)が発効した。NAFTAは北米3カ国（アメリカ、カナダ、メキシコ）による自由貿易協定であり、その規模は3カ国あわせると、面積2,000万平方キロ、人口3億6千万人、GDP6兆4千億ドルにのぼる¹⁾。同日欧州では European Economic Area (EEA：欧州経済地域)が発足したが、NAFTAはEEAをやや上回る巨大経済圏である。

EEAはEUの単一市場に European Free Trade Association (EFTA：欧州自由貿易連合)加盟国がEUに加盟することなく参加できるように EFTA と EU との間で発効した協定である。EUは発足時は欧州11カ国の比較的経済発展を遂げた国々の集合体であり、統一通貨ユーロを導入、そのために参加各国に一定の金融・財政政策的義務を課し、完全に近い形での市場統合を目指したものである。対して NAFTA はもっと緩やかな FTA：自由貿易協定であり、対外共通関税の適応や通貨統合、将来的な政治統合を目指したのではなく、金利基準、為替基準・財政基準において、明確な取り決めがあるわけではない。また、1) 経済圏の大きさに比して構成国が3カ国と少ないこと、2) 従前通りドルを主要取引通貨として用いること、3) 米国・カナダという

1) 1991年。

NAFTA から USMA への変容と日墨 EPA

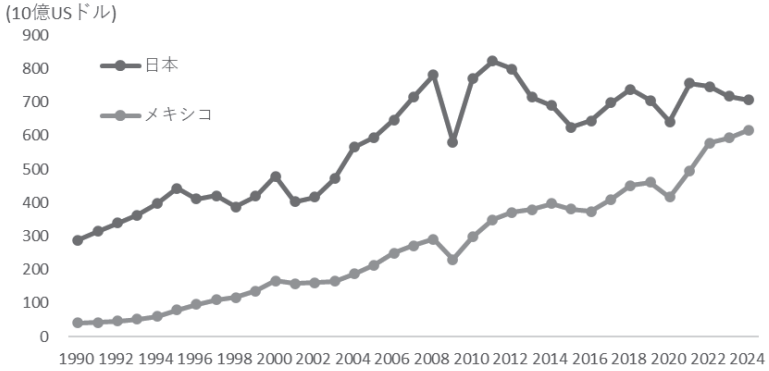
先進国とメキシコという中進国（途上国）との間の双務的な自由貿易協定である。NAFTA は主要取引通貨にドルを用いることから EU のような、通貨統合に際しての金利基準・為替基準・財政基準における明確な取り決めない。しかし、NAFTA 発効の前後数年にわたって、メキシコの経済状況は、この 3 点において（欧州基準には到底及ばないが）、明らかに改善の傾向を示している。とくにペソの変動相場制への移行後、金利は低下し、為替も比較的安定し、財政においても一定の節度が保たれている。このことは 1980 年代後半からの経済政策の転換、石油依存体制からの脱却 = 輸出指向型工業政策、自由化政策に帰するところが大きい。欧州の通貨統合における ERM 的な暗黙の力が、NAFTA という自由貿易協定においても働いたとも考えられる。²⁾

NAFTA は商品やサービスの貿易障壁を撤廃し、国境を越えた移動を促進することに加え、公正な競争条件を促進すること、投資の機会を拡大すること、知的財産権の保護や執行を行うことを目的とした自由貿易協定である。協定成立以降、3 カ国間の貿易は大幅に拡大、メキシコの経済は急速に発展していった。

メキシコの貿易輸出額は 1994 年の 608.8 億 US ドルから 5 年後の 1999 年には 1363.9 億ドルとほぼ倍増している。2024 年現在は 6171 億ドルと日本（7070.2 億ドル）に比肩する規模に成長している。次に名目 GDP（US ドル）の推移をみると、NAFTA 締結の 1994 年には 5532.6 億 US ドルだったのに対し、通貨危機もあって最初の数年は低迷したが 2000 年 7420.6 億ドル、2006 年には 10202.7 億ドルと 1 億ドルの大台を超えた。その後リーマンショックと米国市場の低迷で減少に転じるが 2010 年以降は回復に転じた。現在（2025 年）は 18627.4 億ドルの予想となっている（図表 1, 2）。

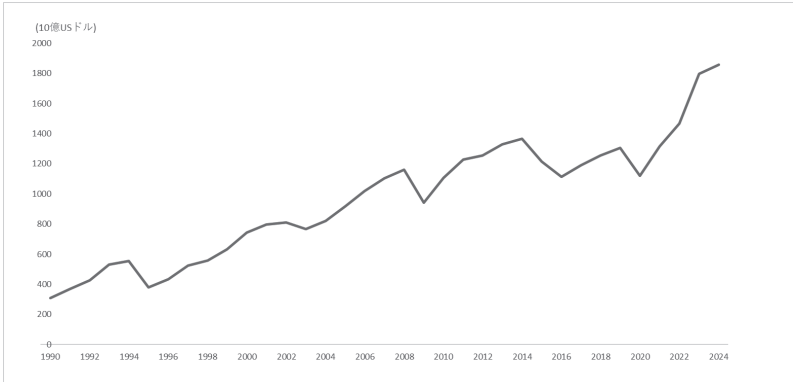
2) 福島章雄, 「経済・市場統合の展開 - NAFTA の成立とメキシコの通貨危機」, 福城大学経済研究所研究報告 No.33 (2002), Pp3-4.

図表1：メキシコと日本の貿易輸出入額の推移（1990～2024年）



<出典> UNCTAD - Statistics

図表2：メキシコの名目 GDP（USドル）の推移



<出典> IMF - World Economic Outlook Databases（2025年10月版）

1.2 日墨 FTA 交渉の経緯と日墨 EPA 締結

EU や NAFTA の発足を契機に ASEAN では AFTA，南米では MERCOSUR といった市場統合交渉が加速し，世界貿易体制を WTO の「例外なき関税化」から FTA 締結へと大きく変えた。またメキシコに

とって NAFTA はメキシコ経済をそれまでの石油依存体制から脱却し、輸出指向型工業政策、自由化を思考とした政策への変換の契機となった。NAFTA 発効によって、メキシコ以南の中南米諸国は北米市場にアクセスするには域外関税を始めとする懸念が生じた。域外関税の負荷は北米市場での競争力を失うことを意味する。メキシコは NAFTA 発効を前後として FTA を通商交渉の柱に据えて中南米各国と二国間協定交渉を進めていく。1991 年のアルゼンチンを皮切りに 1992 年にはメキシコと同じく FTA 推進国であるチリと³⁾、NAFTA 発効後の 1995 年にはメキシコ・コロンビア・ベネズエラの 3 カ国の自由貿易協定 (G3) が発効した。これは二国間 (バイラテラル) ではなく多国間 (マルチラテラル) による FTA であることに加え、NAFTA 締結を受けて知財やサービス、投資をも含めた包括的でより精緻な協定となった。

2000 年代が近づくとメキシコの FTA 締結国は世界へと拡大する。日本に対しては、1997 年 3 月、メキシコのエルネスト・セディージョ大統領が国賓として来日し、日墨 FTA を提案したことがその後の「日墨経済連携協定 (EPA)」へと繋がる重要な契機となった。セディージョ大統領は橋本龍太郎首相と会談、FTA の提案をはじめとする経済関係の強化を確認した。

セディージョ大統領来日後、経団連を中心とした調査研究が進められた。1999 年 1 月には「日墨協定に関する懇談会」が設置され、4 月には「日墨自由貿易協定のわが国産業界への影響に関する報告書」が発表された。

当時すでに日本企業が現地で関税上の不利を被る懸念が生じており、二国間枠組みの必要性が意識され始めていた。NAFTA 以前にすでに日産自動車や本田技研工業などの自動車産業、1980 年代には米国との国境に接

3) アルゼンチン、チリと結んだ協定は FTA ではなくラテンアメリカ統合連合 (ALADI) の加盟国間で締結される Acuerdos de Complementación Económica (ACE: 経済補完協定) であり、WTO 整合的な自由貿易協定 (GATT 第 24 条)；途上国間については、授權条項 (enabling clause 1979 年 GATT 決定) に基づき、GATT 第 24 条の厳格な要件は適用されない。

するティファナなどのマキラドーラ工業団地に多くの電化製品メーカーがメキシコ進出を果たしていた。日本企業の電化製品は進出当初は圧倒的な競争力を有していたが NAFTA 発効後は「303 条問題」と呼ばれる域外関税が価格競争力に影響を与えることになった。米国から進出したマキラドーラ企業は、部材の調達には域内が多いことから関税はかからず、原産地基準は NAFTA 域外からマキラドーラに進出した外国企業に比べ有利になる。加えて当時低価格で北米市場に進出してきた中国製品が脅威になりそのシェアが蚕食され始めていた。結果、マキラドーラからの域外進出企業撤退、中国やアジアへの生産移転が起これ「マキラドーラの空洞化現象」が引き起こされた。メキシコ政府としては「303 条問題」の補完措置として、「メキシコ国内では調達困難な部材や機械を優遇関税で輸入し国内における生産活動を促進する」目的で Programa de Promocion Sectorial (PROSEC: 産業分野別生産促進措置) が導入され一定の効果をみた。しかし域外関税に対する根本的な解決を図るには域外関税を回避するため現地調達率を高める必要がある。そのための解決策としてメキシコは二国間の FTA を推進し始めた。FTA の導入で製造業でのサプライチェーンを構築するとともに北米市場へのアクセスを提供するというインセンティブを示したのである。FTA 締結に関して、当初、日本政府は WTO ルールに基づく貿易体制確立を推進していたこともあり特定の国との FTA には消極的であった。一方で多国間交渉である WTO ラウンドは各国の利害が対立し遅々として進んでいなかったのである。

1990 年代後半になると NAFTA 「303 条問題」や安価な中国製品の登場といった NAFTA 締結後の経済環境の変化でメキシコの現地進出日系企業の競争力が低下が顕著になってきた。2000 年には EU とメキシコ間の FTA が発効しメキシコへの投資が増えるとともに欧州メーカーによるメキシコからアメリカへの製品輸出、とくに自動車輸出が急増した。一方 FTA 未締結国である日系企業は、平均 16% の域外関税に加えて、政府調

達、投資等の面においても、欧米企業に対し競争上不利な立場にたたされ
実害を被り始めていた。メキシコの政府調達においては入札条件がメキシ
コ企業と F T A 締結国企業のみ、あるいは F T A 締結国優先調達となり日
本企業はそもそも入札に参加できない案件が増えていた⁴⁾。

キヤノンは F T A 交渉の遅れがメキシコからの撤退の引き金になっ
た代表例だ。88年、第三国への輸出品を製造する場合に輸入した部
品や原材料に関税をかけない保税加工区「マキラドーラ」にプリン
ター工場を設立したが、01年の制度変更で保税措置が北米向けにつ
いて撤廃され、02年に閉鎖に追い込まれた。御手洗富士夫社長は
「メキシコと F T A が結ばれていたら撤退しなかった」と、今も怒り
が収まらない

(朝日新聞, 2003年10月10日 朝刊 経済 11 ページ)

日墨両政府間では「経済関係強化のための日メキシコ共同研究会」が設
置され、FTA 締結の可能性について検討が行われ、2002年7月に FTA
の早期締結を低減する報告書がとりまとめられた。これを踏まえて、2002
年10月の日墨首脳会談において、「日メキシコ間の経済連携強化のための
協定」に係る交渉開始が合意、11月交渉が開始された。

2002年11月の交渉開始から2年に亘る交渉の末、2004年3月、関係閣
僚間で本協定の大筋合意に至り、法技術的な整備作業を経て、2004年9月、
両国首脳による協定の正式署名がなされた。11月、両国において本協定
が議会承認され、所要の手続きを経た2005年4月、日墨経済連携協定は
発効した。同協定は日本にとっては農業分野も含む初めての本格的な経済

4) 日本経団連 日墨経済連携協定の政府間交渉に関する要望 付属資料「メキシ
コの政府調達において日本企業が入札に参加できない具体的事例」, URL:
<https://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2003/060jirei.html>

連携協定であるとともに通商政策が経済連携協定に軸足を移行する転換点となった。

日墨経済連携協定の主な内容⁵⁾

・農産物5品目の取扱いについて

- 1 豚肉 従価税率半減の特恵輸入枠の設定
初年度 38,000トン → 5年目 80,000トン
- 2 オレンジジュース 関税率半減の特恵輸入枠の設定
初年度 4,000トン → 5年目 6,500トン（濃縮換算）
- 3 牛肉 当初2年間 市場開拓枠 10トン（無税）
3年目以降
3年目 3,000トン → 5年目 6,000トン
関税率は、協定発効後2年目に協議。
- 4 鶏肉 当初1年間 市場開拓枠 10トン（無税）
2年目以降
2年目 2,500トン → 5年目 8,500トン
関税率は、協定発効後1年目に協議。
- 5 オレンジ生果 当初2年間 市場開拓枠 10トン（無税）
3年目以降
3年目 2,000トン → 5年目 4,000トン
関税率は、協定発効後2年目に協議。

※ いずれの品目についても、協定発効後5年目に再協議。

・鉱工業品分野における交渉の結果概要

1. 総論

5) 外務省、「日メキシコ経済連携協定に関する大筋合意について」別添資料、平成16年3月、URL: https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/mexico/keizai_goui.html

NAFTA から USMA への変容と日墨 EPA

鉱工業品分野においては、日墨双方の関心に応えた、国際的に遜色のない自由化（関税撤廃）に合意。

日墨双方とも、ほぼ全ての品目について、関税を 10 年以内に撤廃することに合意。

2. 鉄鋼分野の墨側自由化約束

例外なく、全ての鉄鋼製品について、10 年以内に関税を撤廃。

そのうち、特定業種※向けに使われるもの等については、関税を即時撤廃。

※電子、家庭用電気製品、資本財、自動車の 4 分野

3. 自動車分野の墨側自由化約束

協定発効時より、乗用車及び大型を除くバス・トラックについて、前年の墨国内販売台数の 5% の新規の無税枠を設け、7 年目から完全自由化。

（注）墨内に生産拠点を有する企業向けの既存無税枠は、別途維持。

2005 年 4 月 1 日の発効以降、日墨経済連携協定は順調に拡大していった。2008 年 9 月からの再協議では、双方の市場アクセスを拡大することなどについて 2011 年 2 月に実質合意に達し、これを踏まえた改正議定書が 2012 年 4 月に発効した。

日墨経済連携協定改定議定書の主な内容

- (1) 最恵国待遇税率（MFN 税率）の方が EPA 税率よりも低い品目については、MFN 税率を適用するという条文の追加
- (2) 認定輸出者制度の導入による原産地証明制度の簡素化
- (3) 輸入国税関当局による原産性の検認に対する回答期限の延長
- (4) メキシコ産農産品に対する日本側特惠措置の拡大
- (5) 日本産農産品・工業製品に対するメキシコ側特惠措置の拡大

さらに、2018 年 12 月に日本とメキシコもメンバーである CPTPP が発

効した。2025年は、日墨経済連携協定発効20周年であり関連行事を実施している。

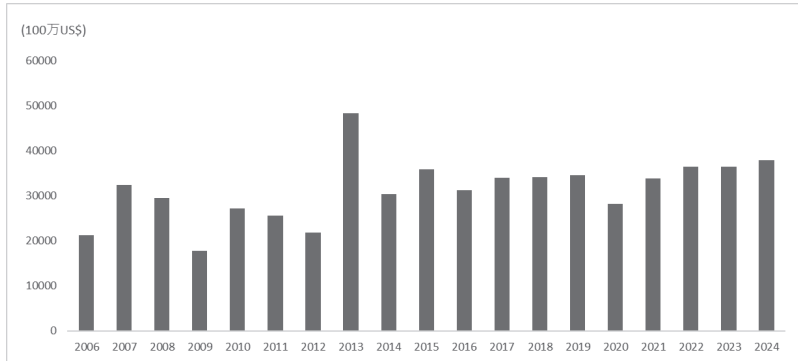
1.3 メキシコにおける外国直接投資

経済連携協定において着目されるのは外国直接投資である。NAFTA発効と積極的な二国間FTA締結によって日本を含めメキシコへの外国直接投資は飛躍的に伸びている。日本からの直接投資の変化要因となったのは、リーマンショック（2009年）、東日本大震災（2011年）、加えて第1次ランプ政権時のNAFTA見直しの方針から加盟国によるNAFTA再交渉の結果、2018年10月にNAFTAが米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）に置き換わった期間と新型コロナウイルス禍である。しかしその後は回復傾向に転じているのは北米市場のハブとしてメキシコ経済の重要性が認識されていることの証左といえる（図表3、4）。そのことは日本企業のみならずGMやフォード、クライスラーといったBIG3に代表されるアメリカ企業も同様である。リーマンショックと原油価格の高騰の影響でクライスラーは2008年、GMは2009年に連邦倒産法第11章（日本の民事再生手続きに相当する制度）の適用を申請した。クライスラーはその後FIATとの提携でストラテジスとなり、大規模な工場閉鎖と構造改革が行われた。2012年までに米国内の47工場のうち、14工場が休止・閉鎖され、全販売網の約25%にあたる789のディーラーとの契約も解除された。GMもブランドを売却整理して優良に絞り、多くの工場を閉鎖、数万人の従業員を解雇した。そうした中でもメキシコの製造拠点は温存されたのである。

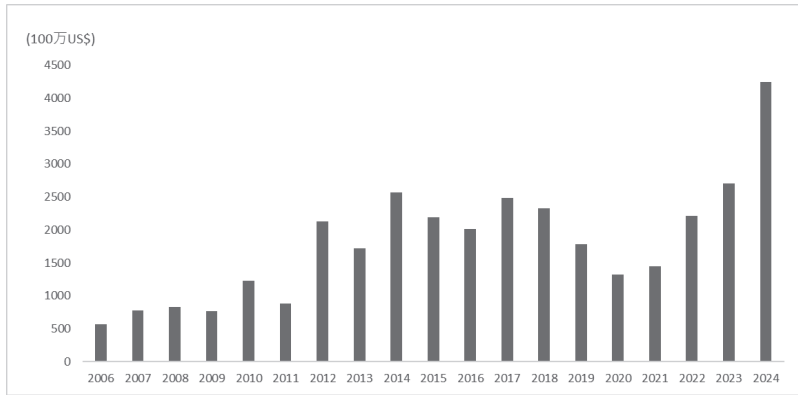
ビッグ3のメキシコ進出はNAFTA以前の1990年代にすでに始まっていた。それはアメリカ市場が不況下にあったこと、メキシコにはUAWがなく人件費が安いことや小型で低価格な車の需要が高まったことによるが、何より1989年にメキシコの自動車令が改正され国産化率が60%から36%に引き下げられメキシコ製自動車作りやすくなったことが投資に拍車をか

NAFTA から USMA への変容と日墨 EPA

図表 3：メキシコへの外国直接投資流入額



図表 4：日本からメキシコへの直接投資額



<出典>国家外国投資登録簿（RNIE）、経済省。

けた⁶⁾。また中南米でもペルーやアルゼンチンで乗用車の需要が高まっております、新市場開拓におけるメキシコの地政学的優位性が高まったことによる。

- 6) NAFTA 以前のメキシコの自動車市場は閉鎖的であった。それでも 1989 年の自動車関連法令では、以下の基準が制定され、とくにアメリカ企業の投資の呼び水となった。
 - ・国内市場で販売されるすべての車両に対して、現地調達率 36%が最低水

1.4 中央高原地帯と NAFTA ハイウェイ

NAFTA における産業集積、とりわけ自動車産業の集積はそれまでのアメリカとの国境線に近い北部からアメリカを南北に走りカナダ、アメリカ、メキシコを繋ぐ高速道路につながる「NAFTA ハイウェイ」と呼ばれる57号線とその周辺の中央高原地帯に拡がっていった。アグアスカリエンテスは「日産村」と呼ばれるほど日産系列各社が進出している。グアナファト州はラデローに米国向けの陸上税関があり鉄道網も整備されている。また人件費も相対的に安く州政府も外国企業誘致に積極的であったことからGMや日野、VW、マツダが進出、本田も第2工場を建設した（本田は以前からハリスコ州に工場をもっているが後に本社機能をグアナファトに移管した）。ケタロはボンバルディアなどの航空機産業が進出し旧くから栄えた世界遺産の街で住環境に優れている。これらの企業の主目的は北米市場にあるので、トランスミッションなど現地調達率を高める付加価値の高い関連企業が多く進出してきた。メキシコは北米大陸のちょうど細くなった部分に位置しているので太平洋、大西洋に面した東西の港からの貿易にも適している。

2015年4月、トヨタ自動車はグアナファト州に約10億ドルを投資し、「カローラ」を生産する新工場を建設すると発表した。生産開始は2019年の予定だがこの決定によって、メキシコに進出する日系企業は急増した。2024年現在、メキシコ進出日系企業拠点数は1607社となり、トヨタ進出発表の2015年の957社のおよそ2倍に達している（図表8）。

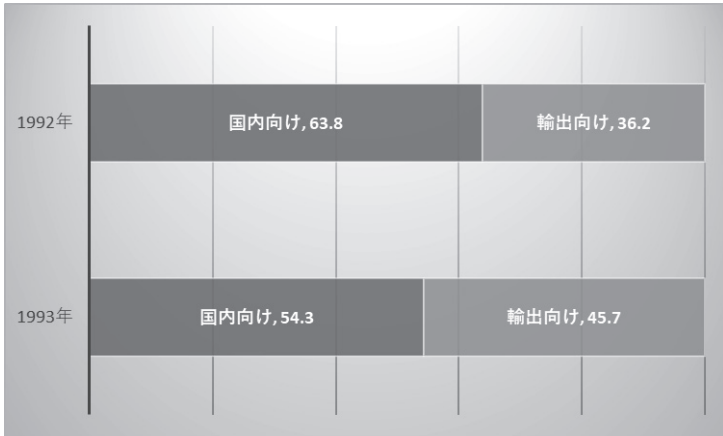
このようにメキシコ自動車生産は北米市場を主たるターゲットとして

準として設定。

- ・自動車メーカーは輸出入比率を1以上に維持する。1991年当初の目標は輸出2.50ドルに対して輸入1.00ドルに設定、994年までに1.75ドルまで引き下げる。
- ・国内市場で販売される輸入車の総数は市場の15%に制限。
- ・自動車及び自動車部品にそれぞれ20%と13%の関税を課す。

NAFTA から USMA への変容と日墨 EPA

図表 5：メキシコ自動車生産の内訳推移（％）



<出典：メキシコ自動車工業会（AMIA）データ>

図表 6：メキシコ進出完成車の主な組立工場～2008年

企業名	創業年	場所
GM	1965	トルカ
	1981	ラモス・アリスベ、
	1995	シラオ
	2008	サンルイスポトシ
フォード	1964	クアウティトラン
	1986	エルモシージョ
クライスラー	1981	サルティエージョ
日産自動車	1966	クエルナバカ
本田技研工業	1985	ハリスコ
トヨタ自動車	2002	ティファナ

<出典：各社サイトより筆者作成>

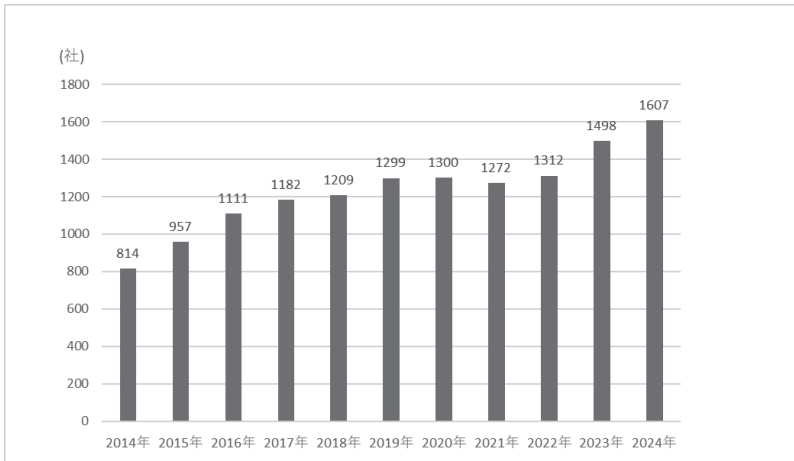
拡大してきた。しかし、2017年の第1次トランプ政権の誕生が NAFTA に大きな影響を与えた。加盟国による再交渉の結果、2018年10月、NAFTA は米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）に置き換える合意がなされた。2020年7月の USMCA 発効により従来の NAFTA はその効力を失った。

図表7：2010年以降のメキシコ国内主要な完成車組立工場増強実績・計画

企業名	時期	内容	年間生産能力
日産自動車	2013/11/1	アグアスカリエンテス第2工場 (新設)	17.5万台
マツダ	2014年1月	サラマンカ工場 (新設)	25万台
本田技研工業	2014年2月	セラヤ工場 (新設)	20万台
Kia	2016年	モンテレイ工場 (新設)	30万台
フォルクスワーゲン	2016年	プエブラ工場 (増設)	52万5000台
アウディ	2016年	サンホセチアパエ工場 (新設)	15万台
日産自動車	2017年	アグアスカリエンテス (ダイムラー合併)	23万台
BMW	2019年	サンルイスポトシ工場 (新設)	15万台
トヨタ自動車	2019年	グアナファト工場 (新設)	20万台

<出典>西野浩介「成長を続けるメキシコ自動車産業の課題と展望」(2016)より筆者加筆。

図表8：メキシコ進出日系企業拠点数



<出典>外務省，海外在留邦人数調査統計（各年度版）

2. 第一次トランプ政権と USMCA

2.1 USMCA 交渉の経緯

2017 年の第 1 次トランプ政権の誕生によって NAFTA は厳しい局面に立たされた。選挙期間中からトランプ大統領は一貫して NAFTA に否定的な考えを表明し、大統領就任初日の 1 月 20 日にも NAFTA 再交渉について言及していた。トランプ大統領は協定からの離脱をちらつかせることで、2017 年 8 月 16 日、メキシコ、カナダを再交渉のテーブルにつかせることになった。

交渉は難航を極めた。交渉妥結に至ったのは 2018 年 9 月 30 日、名称は United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA : 米国・メキシコ・カナダ協定) に改められ、2018 年 11 月 30 日、G20 ブエノスアイレス サミットで協定の署名がなされた。

その後、米国下院が要求した労働や環境、知財等に関する修正議定書の合意を経て 2019 年 12 月 12 日メキシコ、アメリカでは同年 12 月 19 日下院、翌年 1 月 16 日上院で USMCA 実施法案が可決 1 月 29 日の大統領署名によって批准手続きが終了した。3 月 13 日、カナダ議会が USMCA 実施法案を承認しカナダ総督も実施法案を承認し、3 カ国が国内手続きを終えた。その 3 ヶ月後の 2020 年 7 月 1 日、USMCA は発効した。

2.2 USMCA の概要 -NAFTA との相違 -

約 1 年の NAFTA 再交渉を経て発効した USMCA だが、それまでの NAFTA とはいかなる点で相違があるのだろうか。名称から “Free trade” という文言が消失したことが最大の相違かもしれないが、トランプ政権の USMCA における最大の関心事は自動車と鉄鋼にあったと考えられる。即ち、原産地原則の厳格化と鉄鋼、アルミニウム素材の適用厳格化である。

USMCA の NAFTA との最大の相違点のひとつは「原産地規則」の厳

格化である。NAFTAは自動車の場合、「域内付加価値比率（62.5%）」というRegional Value Content（RVC：原産地規則）を満たせば無税で北米市場にアクセスすることができた。RVCを満たさなければ、その製品は自由貿易協定（FTA）において関税削減の適用を受けることができない。USMCAではRVCが75%に引き上げられた。加えて完成車に用いられる鉄鋼・アルミについては購入価額の70%が北米産でなければならないとされた。

自動車分野の原産地原則は協定附属書（Annex）4-Bの附則（Appendix）に詳細な規定があり、小型車両（乗用車、SUV、ピックアップトラック）が特惠関税（関税ゼロ）の恩恵を享受するためには、以下の4要件を全て満たす必要がある。

- (1) RVCが純費用方式（NC）で75%以上（附則の第2条、第3.1条）
- (2) 重要な自動車部品（コアシステム）が全て北米原産品（附則の第3.7条）
- (3) 完成車メーカー（OEM）が購入する鉄とアルミニウムの7割以上が北米原産材料（附則の第6条）
- (4) 直接工の賃金（時給）が16ドル以上の地域における付加価値が40%（乗用車・SUV）、もしくは45%（ピックアップトラック）以上（附則の第7条）⁷⁾

(3)については、自動車用鋼材のサプライチェーンに難のあるメキシコには大きな障害となる。原材料の鋼板が日本や韓国からの輸入であり、メキシコ国内にはUSMCAの品目別原産地原則を満たす自動車用鋼板を生産できる圧延ミルが存在しないからである。

あらたに加えられた「賃金条項」といわれる(4)については、時給の

7) ジェトロ、「NAFTAからUSMCAへ -usmca（米国・メキシコ・カナダ協定）ガイドブック」, p 56, ジェトロ, 2021年

NAFTA から USMA への変容と日墨 EPA

高い米国の自動車製造業の雇用を保護し、製造業の雇用がより低い賃金の北米域内に移るのを防ぐことにある。この条項により、時給 16 ドルを満たさない賃金水準であるメキシコの工場からの調達が多い場合は、原産地規則を満たすことが難しくなった。

デジタル貿易の自由化（協定第 19 章）

USMCA の特徴の一つは、デジタル貿易分野におけるルール整備がなされたことである。NAFTA 交渉時はまだインターネットは黎明期でデジタル貿易に関する条項はなかった。加盟国間における電子的な送信に対する関税の不賦課、デジタルプロダクトの無差別待遇、情報の電子的手段による越境移転の原則自由、データ・ローカライゼーションの原則禁止、ソースコード開示強制の禁止などがふくまれるが、デジタル貿易や電子商取引の最新合意のひとつである CPTPP 協定を踏襲したものである。USMCA は、IT サービス企業やプラットフォーム事業者にとって事業を展開しやすい環境を整え、北米全体のデジタル経済を後押しする協定の側面をもっているといえる。

サンセット条項（協定第 34 章）

NAFTA からの大きな変更点のひとつであるサンセット条項（最終規定）は USMCA が発効から 16 年後に協定が失効する仕組みである。ただし、加盟国は協定発効から 6 年後に共同レビューを行い、3 カ国が合意すれば協定はさらに 16 年間延長される（第 374 条）。一方、合意に至らなかった場合は毎年見直しが続く、それでも合意できなければ協定の期間をもって最終的に協定は失効する。サンセット条項に基づく最初の見直しは 2026 年に行われる予定である。

3. USMCA 発効後の対応

3.1 USMCA 発効と企業の対応

NAFTA 再交渉から USMCA 発効には当初の想定より長期を必要とした、発効によって現地進出企業は様々な対応を迫られることになったが、USMCA の経過措置もあり早急な動きはなかった。またすでに次期大統領選が始まっていたこともあり、経過を注視する向きもあった。

USMCA 発効以降、現地進出企業は RVC 基準を満たすため、サプライチェーンの見直しを中心とした対応を行ったように見られる。自動車の場合、そうした流れよりも地球温暖化や SDGs の観点から、CAFÉ 規制や欧州を中心とした EV をはじめとするゼロ・エミッションビークルへの対応に軸足が徐々に移りはじめていた。トランプ政権は地球温暖化はフェイクだとし、パリ協定からも離脱するなど否定的であったが、対立するバイデン候補は地球温暖化対策を重視しパリ協定への復帰を明言していた。自動車政策においても EV を推進し燃費対策を重視しており、小型車の多くをメキシコで生産するアメリカ企業も発効当初は慎重な行動をとったものとみられる。

2019 年 12 月以降、新型コロナウイルス（COVID-19）が中国武漢市から流行し、2020 年 3 月 11 日、WHO は新型コロナウイルスの流行について、パンデミック相当であるとの見解を示した。パンデミックの流行で世界経済は完全に停滞し、「ニューエコノミー」と呼ばれる新たな局面に移行した。コロナ禍によるサプライチェーンが分断されたことを契機に、ニアショアリングの流れが加速したこと、米中間で貿易摩擦が激化した結果を受けて、代替製造拠点としての活用が進んだことからパンデミック明けはメキシコへの直接投資が再び拡大し始めた。

3.2 バイデン政権の誕生と EV 推進

2020 年アメリカ合衆国大統領選挙ではジョー・バイデンが勝利した。バ

NAFTA から USMA への変容と日墨 EPA

イデン政権下でアメリカは 2021 年 2 月 19 日、地球温暖化対策の世界的枠組みの「パリ協定」に正式に復帰、8 月には 2030 年までに温室効果ガスを半減する目標達成に向けて、2030 年までに新車販売の 50% を電気自動車 (EV)、プラグインハイブリッド車 (PHEV)、燃料電池自動車 (FCV) などのゼロエミッション車両とする目標を示した大統領令に署名した。また、環境保護庁 (EPA) と運輸省 (DOT) は、車両排出規制の強化策を発表した。

米州では環境に厳しいカリフォルニア州やニューヨーク州など 11 州は 2021 年 4 月、2035 年までに販売される全新車をゼロエミッション車 (ZEV) とする方針を発表した。その中で「前政権下で支持されていない基準に代わる、科学的根拠に基づいた強力な温室効果ガス排出基準を可能な限り速やかに復活させる。これにより、過去 4 年間に失われた排出量削減効果やその他の重要な恩恵がすべて回復する。カリフォルニア州が定める車両排出基準を、各州が選択すれば従う権限があることを再確認する。充電・給油インフラへの投資に十分な資金を各州に提供し、ZEV への車両転換に助成金やその他の財政支援を提供し、恵まれない地域に ZEV および充電・給油インフラへの公平なアクセスを提供し、ZEV のマーケティングを支援する。メーカーごとの制限を引き上げまたは撤廃し、中型および大型のゼロエミッション車の販売にも税額控除を適用することで、既存の電気自動車税額控除を強化する。」と表明している。

こうした連邦政府や州政府の流れを受けて、EV メーカーのテスラが台頭し自動車産業構造に大きな変化をもたらした。ゼネラルモーターズ (GM)、フォード、ステランティスの BIG3 も 2030 年までの全新車に対する EV および FCV の比率を 40～50% とする共同声明を発表した。UAW も雇用維持を考慮したこの大統領令に賛同の意を示した。

日系メーカーは、プリウスに代表されるハイブリッドカーで先行するトヨタがこの大統領令に賛同の意を示したのを筆頭にホンダも今回の目標値

を踏襲するとした。すでにEVを生産している日産もEVの拡充で対応するとした。

自動車各社はこの方針に加えて米国、欧州や自国のCAFÉ規制にも対応しなければならない。スバルやマツダなど、ハイブリッドやEVを持たない中小メーカーは単独でこの状況を克服するのは困難となり、トヨタとの提携方針を示している。またCAFÉ基準を達成するため燃費が悪い車種、大型車や大排気量車を中心とした車種整理や生産調整は各社とも対応を迫られ、需要に即応できないという問題も生まれている。

3.4 メキシコにおけるEV生産

メキシコにおけるEVの生産については欧米自動車メーカーが先行している。一方で日系自動車メーカーは2025年初頭ではEVの生産は行われておらず完全に出遅れている。EV車自体の開発が遅れていることに加え、従来の自動車生産とは異なるバッテリーやモーターなどのEV生産に必要な基幹部品のサプライチェーンの構築が出来ていないことが主たる理由と考えられる。またEV生産における直接投資には新たに中国メーカーが参入している。中国は早くから国をあげてEVの開発と生産を奨励してきた。またEVで必要となるバッテリー技術や何よりもEV生産に欠かせないレアアースを押さえていることが最大のアドバンテージとなっている。コロナ明け以降、メキシコの自動車生産は順調に回復しているが、一方で日系自動車メーカーの今後の方針についてはまだ不明である。図表9にあるように2024年度は約19万台のEVを生産しているが、国内のインフラ整備は大都市を除くとまだまだ未整備でほとんどが輸出向けである。同表のJACは中国の江淮汽車で、最も多くの車種を生産しているが、イダルゴ州にある地場資本ジャイアント・モーターズ・ラティノアメリカ（GML）の工場でセミノックダウン生産（SKD）でEVを生産している。

NAFTA から USMA への変容と日墨 EPA

図表 9：メキシコにおける BEV 生産台数

(単位：台)

企業名	モデル名	2020年	2021年	2022年	2023年	2023年	2024年
						1月-11月	1月-11月
フォード	Mustang Mach-E	6,717	58,292	77,897	94,436	90,371	49,275
JAC	E 10X	0	36	911	2,264	1,966	676
	E 30X	0	0	0	0	0	343
	E Frison T8	0	0	0	0	0	24
	E J7	0	113	206	236	236	51
	E Sei 4	0	0	155	0	0	0
	E Sei4 Pro	0	0	248	214	214	28
	E SUNRAY	0	10	30	389	55	1,340
	E Sunray City	0	0	0	39	39	1
	E X350	0	2	24	12	12	7
E X450	0	0	0	14	7	10	
GM	Equinox EV	0	0	0	347	264	58,900
	Blazer EV	0	0	0	11,744	9,899	33,309
	Honda Prologue	0	0	0	0	0	43,762
Stellantis	Wagoneer S	0	0	0	0	0	3,430
合計		6,717	58,453	79,471	109,695	103,063	191,156

<出典> 渡邊 千尋, 「メキシコにおけるEV生産・販売動向」, ジェトロ, 2025年1月27日より転載
URL: <https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2024/1102/3b0c6cbe721dbd9b.html>

図表 10：メキシコにおける電気自動車 (EV) に関する投資動向

発表時期	車両メーカー	本社所在国	工場所在地	投資額	投資内容
2019年11月	フォード	米国	メキシコ州	11億ドル	スポーツ用多目的車 (SUV) タイプの「マスタング・マッハE」のEV車の製造。
2021年4月	GM	米国	コアウイラ州	10億ドル	ラモス・アリスベ工場を2023年3月以降、段階的にEV生産工場に変更。
2022年10月	フォルクスワーゲン (VW)	ドイツ	ブエブラ州	7億6,350万ドル	EVの塗装工場建設。2024年末の新型SUVの製造開始。2026年以降にEVの組み立て。
2023年2月	BMW	ドイツ	サンルイスポトン州	8億ユーロ	EV生産とメキシコ初の高電圧バッテリー製造工場の新設。
2023年2月	ステランティス	オランダ	コアウイラ州	2億ドル	EVバン「RAM ProMaster EV」の2023年末の生産開始。EVピックアップ・トラック「RAM1500 REV」の生産も検討。
2023年3月	テスラ	米国	ヌエボレオン州	非公表	北米輸出向けのEV車両工場の建設。
2023年5月	起亜自動車	韓国	ヌエボレオン州	非公表	EV9とうわさされているが、生産車種は不明。
2024年6月	アウディ	ドイツ	ブエブラ州	10億ユーロ	詳細不明も、BEV「e-トロン」の生産に向けた設備導入を既に開始。

<出典> 渡邊 千尋, 「メキシコにおけるEV生産・販売動向」, ジェトロ, 2025年1月27日より転載
URL: <https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2024/1102/3b0c6cbe721dbd9b.html>

4. まとめ

ここまでNAFTAと日墨EPA、第1次トランプ政権時に行われたUSMCAへの変容について見てきた。NAFTA締結以降、メキシコ経済は急速に発展し北米市場におけるプレゼンスも大きなものとなったが、同時にアメリカとの軋轢が顕在化した。

とくに第1次トランプ政権下ではNAFTAはUSMCAに変わり、協定から「自由貿易」の看板が外され、様々な制約が追加された。その後成立したバイデン政権時にはその政策が環境問題重視に変わり、自動車生産におけるEVシフトが明確となりGMやフォードといった北米企業やドイツ企業もその投資をEVへと切り替えた。一方で日系企業は2025年時点でのEV生産はなくその動きも遅いように見える。それは単純にアメリカとメキシコとの関係だけをみて語ることは出来ないが、メキシコ経済のプレゼンスが北米市場においてのみならずグローバル経済においても高まっているという事実も無視できない。2025年第2次トランプ政権が誕生し、関税問題、EVへの切り替えが各国で停滞するなどメキシコ経済を取り巻く環境も大きく変化している。そうした中でメキシコ経済は今後のグローバル経済の羅針盤となる可能性を秘めており更なる注視が必要である。

<参考文献>

朝日新聞、2003年10月10日朝刊 経済11ページ

上野 麻子、「地域貿易協定による関税自由化の実態とGATT第24条の規律明確化に与える示唆」、RIETI Discussion Paper Series 07-J-039、独立行政法人経済産業研究所、2007年。

外務省、「日メキシコ経済連携協定に関する大筋合意について」別添資料、平成16年3月、

URL: https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/mexico/keizai_goui.html

株式会社国際協力銀行、『メキシコの投資環境 /2024年』、

URL: <https://www.jbic.go.jp/ja/information/investment/inv-mexico202402.html>

NAFTA から USMA への変容と日墨 EPA

日下部英紀, 「チリにおける二国間自由貿易協定の意義」, 西島章次・細野昭雄共編著, 『ラテンアメリカにおける政策改革の研究』, 神戸大学経済経営研究所双書 62 号 2003 年。

URL: <https://www.rieb.kobe-u.ac.jp/users/nishijima/ERCh14.pdf>

日本経団連 日本メキシコ経済委員会, 「日墨自由貿易協定に関する研究会設置で合意 - 平沼経済産業大臣のメキシコ訪問の成果」, 経団連くりっぷ No.143, 2001 年。

URL: <https://www.keidanren.or.jp/japanese/journal/CLIP/clip0143/cli010.html>

同上, 日墨経済連携協定の政府間交渉に関する要望 付属資料「メキシコの政府調達において日本企業が入札に参加できない具体的事例」,

URL: <https://www.keidanren.or.jp/japanese/policy/2003/060jirei.html>

同上, 「メキシコとの経済連携の動きと日本経団連の対応」

URL: <https://www.keidanren.or.jp/japanese/journal/times/2003/0828/02.pdf>

ジェトロ, 『NAFTA から USMCA へ - USMCA (米国・メキシコ・カナダ協定) ガイドブック』, ジェトロ, 2021 年。

福島 章雄, 『経済・市場統合の展開 - NAFTA の成立とメキシコの通貨危機』, 成城大学経済研究所研究報告 No.33 (2002)

渡邊 千尋, 「メキシコにおける EV 生産・販売動向」, ジェトロ, 2025 年 1 月 27 日,

URL: <https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2024/1102/3b0c6cbe721dbd9b.html>

Registro Nacional de Inversiones Extranjeras (RNIE), “Información estadística de flujos de IED hacia México por origen”,

URL: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/1040288/2025_3T_Flujospororigen_actu_4_xlsx