

米国産車優遇強まる反発

カナダ・メキシコ 対抗策も

「関税ゼロ」解釈にも差

北米サミット

【ワシントン＝清水孝輔】バイデン米政権が掲げる米国産車の優遇策にメキシコとカナダが反発している。18日に開かれた北米3カ国首脳会談（北米サミット）でも立場の違いが浮き彫りになった。電気自動車（EV）の普及が加速する中、バイデン政権が内向きの姿勢を強めれば、北米の自動車産業の競争力にも影響しかねない。

「まだ議案を通過して」に先立ち、国産EVの優遇策について問われては「複雑な要因がある」と答えた。その議題を話し合うことは間違いない。

北米サミットでは新型コロナウイルス対策などバイデン大統領は18日、コロナウイルス対策などホワイトハウスでカナダと協力することで一致のトルドー首相との会談。恒例の会談後



北米サミットに出席したバイデン氏（18日）＝AP

の共同記者会見は「予定の変更」（サマ大統領報道官）で開かなかった。3首脳の溝が露呈する事態を避けようとしたとみられる。ロイター通信によると、トルドー氏は会談後、記者団に対し、EV優遇策の撤回でバイデン氏を説得できなかったと明らかにし「引き続き解決を求めていく」と語った。

メキシコとカナダが批判するのはバイデン政権と与党・民主党が1・75兆（約200兆円）の歳入・歳入法案に盛り込んだEV普及策だ。購入に1台あたり7500ドルの補助金を出す対象を米国産車に絞るほか、従業員が労働組合に加盟する工場が生産したEVの購入者に1台あたり4500ドルの所得税を控除する。メキシコのクルティエル経済相は11月上旬に法案の修正を求める声明を出した。成立して発効すれば同国の製造業や雇用への打撃になるのは確実

なためだ。カナダも法案が成立した場合に對抗措置をとる可能性を示唆し

た。トヨタ自動車など日本や欧州の自動車メーカーに加え、民主党で影響力を持つマンチン上院議員も反対しており、法案は最終的に見直される可能性がある。

バイデン氏や民主党は来年の中間選挙に向け、激戦区の勝敗を左右する支持基盤の労働組合票を重視しており、米国製品を優遇する政策にこだわ

る。17日には中西部ミシガン州デトロイトにある米ゼネラル・モーターズ（GM）のEV工場を訪れ「米国で組合員がつくった車に税額控除を設ける」と公約した。

北米3カ国は米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）でも対立する。米国は関税ゼロを認める条件で狭い解釈をしている。例えば域内で生み出した付加価値の比率を計算する方法や救済規定の対象を絞り、多くのメキシコ・カナダ製の自動車に関税がかかるようにして米国製を有利にしたいと考えた。一方でメキシコやカナダはより幅広い自動車が対象になるように柔軟な解釈をしている。

そもそもUSMCAで関税ゼロが認められるには厳しい条件を満たす必要がある。北米域内での付加価値の比率に高い基準を設けたほか、エンジンなど特定部品と鉄鋼・アルミは域内で調達するように義務づけた。一定割合の部品を時給16ドル以上の工場で調達する必要もある。

こうした厳しい条件を多くのメキシコ製の自動車は満たせていない。米国際貿易委員会（ITC）などの資料によると、メキシコ製のガソリン自動車（排気量1・5〜3リットル、SUVC）のうち、8月時点で関税ゼロの適用外となった輸出車は台数ベースで15%だった。旧協定の北米自由貿易協定（NAFTA）の1%から大幅に上昇した。

米国産車をめぐる北米3カ国の主な争点

米国産EVの優遇策 ↓ メキシコ・カナダが反発	EVの購入に1台あたり7500ドルの補助金を出す対象を米国産EVに限定 従業員が労働組合に加盟する工場が生産したEVの購入者に4500ドルを控除
USMCAの解釈の違い	米国は多くの輸入車に関税がかかるように厳格な解釈 メキシコとカナダは輸出車に関税免除の対象を増やせるように柔軟な解釈

研究所のデビッド・ガイ」と指摘する。脱炭素パンツ氏は「NAFTAは北米の自動車産業が欧州や中国などアジアに対して競争力を維持できるようにつづられた。だがUSMCAはそうならない」という。USMCAはそうならないという可能性がある。