



RIETI Policy Discussion Paper Series 23-P-034

米国－自動車原産地規則・USMCA仲裁報告
－交渉で獲得できなかった事項を解釈によって獲得する試みの失敗－

梅島 修
高崎経済大学



Research Institute of Economy, Trade & Industry, IAA

独立行政法人経済産業研究所

<https://www.rieti.go.jp/jp/>

米国－自動車原産地規則・USMCA 仲裁報告
－交渉で獲得できなかった事項を解釈によって獲得する試みの失敗－*

梅島 修（高崎経済大学）

要 旨

本稿は、USMCA 原産地規則に定める乗用車、小型トラック及び基幹部品（以下「自動車等」）の付加価値の計算方法を巡る米国とカナダ・メキシコ間の紛争に係り、一般的な FTA 原産地規則、NAFTA 及び USMCA の自動車等の原産地規則を概説した上で、当該紛争の仲裁結果を報告する。

USMCA は、自動車等を無税で輸入する条件である付加価値基準を NAFTA の 62.5%から 75%に引き上げた。他方、材料の輸入価値をもって非原産価値とする条項を撤廃し、ロールアップを採用した。その経過措置として、輸入国は生産者の申請に基づき 2025 年 7 月まで過去の生産量の 10%まで付加価値基準を 62.5%とするとされたが、米国は、その承認条件として付加価値をロールアップしないで計算することとした。カナダ及びメキシコは、当該条件は交渉で獲得できなかったことを一方的解釈で獲得するものと非難した。

仲裁パネルは、米国の解釈はいずれの条項からも認められないとして、自動車等にロールアップが適用されるとの判断を示した。かかるパネル判断に誤りは認められない。米国は仲裁判断を遵守すべきであるが、当事国間の解決策協議は遅々として進んでいない。

キーワード：FTA、原産地規則、USMCA、自動車、付加価値、ロールアップ、トレーシング
JEL classification: B27, F13, F53, H25, K22, K33, K34, M16

RIETI ポリシー・ディスカッション・ペーパーは、RIETI の研究に関連して作成され、政策をめぐり議論にタイムリーに貢献することを目的としています。論文に述べられている見解は執筆者個人の責任で発表するものであり、所属する組織及び（独）経済産業研究所としての見解を示すものではありません。

*本稿は、独立行政法人経済産業研究所（RIETI）におけるプロジェクト「現代国際通商・投資システムの総合的研究（第 VI 期）」の成果の一部である。

本稿の原案は、経済産業研究所（RIETI）のディスカッション・ペーパー検討会で発表を行ったものである。検討会参加者からの有益なコメントに感謝したい。また、本稿の作成にあたっては、川瀬教授（上智大学）、から多くの有益なコメントを頂いた。ここに記して、感謝の意を表したい。

米国－自動車原産地規則・USMCA 仲裁報告¹
－交渉で獲得できなかった事項を解釈によって獲得する試みの失敗－²

I. はじめに

自由貿易協定（Free Trade Agreement: FTA）における最も重要な合意の一つは輸入関税の減免である。かかる関税の免除又は低減税率（以下「FTA 特恵関税」）で FTA 相手国へ製品を輸入するためには、その製品が該当する FTA の「原産地規則」に定める要件を満たしている「原産品」でなければならない。よって、その製品の原産地規則を厳格に定めることより、無税対象となる製品を大幅に制限することができる。

米国、カナダ、メキシコ間の新たな自由貿易協定である USMCA³の交渉では無税輸入が認められる自動車の範囲が大きな問題となった。その結果、乗用車及び小型トラックについて NAFTA から相当に厳格化した原産地規則が合意された。にもかかわらず、米国は、さらに無税対象となる車両の範囲を限定すべく追加の原産地規則を課そうと試みた。本仲裁は、かかる米国の企てを、合意された条項の通常の意味に従って否定し、USMCA においても紛争解決の手段として仲裁が機能することを示した。

乗用車及び小型トラックの輸入関税について、米国、カナダ、メキシコの間で締結された最初の FTA である北米自由貿易協定（North American Free Trade Agreement: NAFTA）では、NAFTA 域内付加価値率 62.5%以上を関税撤廃の条件とした⁴。さらに、かかる域内付加価値を計算するにあたり、エンジン、トランスミッションなどの主要部品に含まれている部品のうち NAFTA 原産地規則に照らして NAFTA 原産とされない（以下「非原産」という）部品を特定して、その価値を域内付加価値から除外する、いわゆる「トレーシング」が求めら

¹ USA-MEX-CDA-2022-31-01。

² 本稿は、（独）経済産業研究所におけるプロジェクト「現代国際通商・投資システムの総合的研究（第 VI 期）」の成果の一部である。本稿の原案は、経済産業研究所（RIETI）のディスカッション・ペーパー検討会で発表したものである。検討会参加者からの有益なコメントに感謝したい。

³ 米国は、新たな自由貿易協定を“United States-Mexico-Canada Agreement”、略して USMCA と、カナダは“Canada-United States-Mexico Agreement”、略して CUSMA と、メキシコは“Tratado de México, Estados Unidos y Canada”、略して T-MEC と呼ぶ。本稿では USMCA との略称を用いる。

⁴ 参考資料 B.4 付加価値基準の特則を参照。

れていた⁵。

2017年7月、トランプ大統領（当時）はNAFTAを米国の利益になるよう変更することを求めて交渉を開始した。その結果、2018年11月30日、USMCAが署名され⁶、2020年7月1日に発効した。USMCAはNAFTAと同様に、原産地規則について本則の規定に加えて自動車附属書を定めた。その原産地規則3条では、NAFTAのような厳格なトレーシング要件がなくなった一方で、域内付加価値率は75%へと厳格化された⁷。また、自動車附属書の表A.1記載の部品についても域内付加価値率75%に厳格化された⁸。さらに、当該自動車の生産に使用される鉄鋼及びアルミニウムの域内調達率並びに労働者の最低賃金についての要件が追加された。

かかる激変緩和策として自動車附属書8条⁹に「選択的ステージング制度」(Alternative Staging Regime: ASR)が定められた。自動車生産者は輸入国からASRの承認を得ることにより、USMCA発効から5年間、その生産する乗用車及び小型トラックの10%まで付加価値率が62.5%に緩和されることとされた。

かかる規定に基づきカナダ、メキシコの自動車生産者が米国にASRを承認したところ、米国は、すべての乗用車及び小型トラックの域内原産判断において、基幹部品の一部（自動車附属書の表A.2に記載された部品）について別途独立して原産判定を行うこと、自動車の付加価値計算において本則4.5条¹⁰に定めるロールアップを適用しないことを承認の条件とした。

本紛争は、カナダ及びメキシコが、米国の付した条件はUSMCA自動車原産地規則に整合していないとして、USMCA第31章に基づき仲裁を求めたものである。同仲裁廷は、米国の解釈を却下し、ロールアップは適用されるとした。

本稿では、本紛争の概要を説明し、分析する。

また、参考資料として、一般的なFTA原産地規則、NAFTA及びUSMCAの自動車に関する原産地規則の概説を添付した。本文とともに適宜参照いただきたい。

5 参考資料 B.7 トレーシング要件を参照。

6 2019年12月10日には修正議定書が署名された。

7 参考資料 C.3 USMCA：自動車関連物品に関する原産地規則を参照。

8 同上。

9 参考資料 C.5 自動車附属書8条：選択的ステージング制度（ASR）を参照。

10 参考資料 C.2 付加価値基準の本則を参照。

II. 本紛争に至る経緯

A. USMCA 発効後の経緯：ASR

2020年4月21日、米国通商代表部（Office of the United States Trade Representatives: USTR）は、ASRの適用を受けようとする生産者はUSMCAが発効する日である2020年7月1日までに申請すべきことを連邦官報に公告¹¹した。USTRは、2020年12月28日から2021年2月24日までの間に、すべてのASR申請を承認した。

その承認状には次の条件が付され、この指示に従わない計算方法を用いている場合にはUSTRはASR承認を取り消すこと、取り消された場合にはASRの再申請が求められることとされた。

「完成車の付加価値計算と3.7条の要件を満たすための基幹部品の付加価値計算はそれぞれ別途独立しておこなうこと。より詳細にいうと、すべての完成車（ASR対象車両に限定されない）の付加価値計算について、非原産である部品・コンポーネントが基幹部品の付加価値計算に使用されて基幹部品がその要件を充足したことをもって当該部品・コンポーネントを自動車の付加価値計算において原産材料とすることはしないで、計算することを貴社申請の承認の条件とする。」¹²

すなわち、米国は、米国のASR承認状を介して、自動車附属書3.7条以下の規定に基づく基幹部品の原産要件を充足するための付加価値計算と、自動車の付加価値計算とは別途に行うことを生産者に要求した。さらに、非原産部品・コ

¹¹ USTR (2020).

¹² 報告書パラ 58 に引用された、該当部分の原文は次の通りである。

[T]he calculation for a vehicle's RVC and the calculation for the core parts requirement in Article 3.7 of the Appendix to the Annex 4-B of the Agreement are calculated separately and independently of one another. More specifically, this means that your plan is approved provided that your vehicle RVC calculation for all vehicles (not just those covered by your alternative staging request) does not count otherwise non-originating components and parts as originating for purposes of the vehicle RVC calculation simply because the same part or component was used as part of the calculation to meet the core parts requirement.

ンポーネントを組み込んで生産された基幹部品について、3.7 条以下の条項により原産と認定されたものであっても、自動車の付加価値計算に影響を与えるものではないとして、当該非原産部品・コンポーネントを自動車の付加価値計算において当該非原産材料として扱うことを求めた。

米国の ASR 承認状は、このようにして、実質的に原産材料の価値についてロールアップを否定して、非原産材料のトレーシング要件を自動車の原産地基準に適用しようとするものであると理解された¹³。

メキシコ、カナダは、かかる解釈は誤りであるとして本紛争を提起したものである。

なお、パネル報告書は乗用車、小型トラックを短縮して単に自動車と呼んでいることがある¹⁴。本稿でも、特段の記述のない限り自動車とは乗用車及び小型トラックを意味する。

B. 本件仲裁の経緯

2021 年 8 月 20 日	メキシコ、31.4 条に基づき米国に二国間協議を要請。
2021 年 8 月 26 日	カナダ、31.4.4 条に基づき米国に二国間協議を要請。
2022 年 1 月 6 日	メキシコ、31.6.1 条に基づきパネル設置を要請。
2022 年 1 月 13 日	カナダ、申立国としてパネルに参加する旨を通知。
2022 年 3 月 22 日	当事国、選任するパネリストに合意。
2022 年 3 月 29 日	申立国、第 1 回意見書を提出。
2022 年 4 月 6 日	メキシコ自動車工業会、意見書提出を要請。
2022 年 4 月 7 日	カナダ自動車生産者、意見書提出を要請。
2022 年 4 月 14 日	パネル、当事国と協議の上、NGO の意見書提出を許可。
2022 年 5 月 20 日	被申立国、第 1 回意見書を提出。
2022 年 5 月 27 日	メキシコ自動車工業会及びカナダ世界自動車生産者団体、意見書を提出。
2022 年 6 月 23 日	申立国の反論書（6 月 9 日提出）の英訳が記録される。
2022 年 7 月 25 日	被申立国、反論書を提出。
2022 年 8 月 2-3 日	公聴会を対面・WebEx のハイブリッドで開催。
2022 年 8 月 8 日	パネル、書面質問を当事国に発出。
2022 年 8 月 22 日	当事国の回答の英訳が記録される。
2022 年 9 月 6 日	当事国、他の当事者の回答に対する応答が記録される。

¹³ Strozzi and Miller (2022).

¹⁴ パネル報告書脚注 1。

2022年11月14日 パネル、報告書案を当事国へ配布（1か月の延長後）
2022年11月29日 当事国、報告書案に対する意見提出。
2022年12月14日 パネル、最終報告書を発出。

III. パネルにおける議論及びパネル判断

A. 管轄権に関する異議

1. 米国の異議

メキシコの協議要請は自動車附属書8条に言及していない。よって、8条にかかわるメキシコの主張は本仲裁の対象範囲外である（77）¹⁵。

2. メキシコ及びカナダの反論

米国の主張は時機を失したものである。また、メキシコの協議要請は8条を包含している。メキシコはパネル設置要請において8条に言及しているところから、パネルは同条を審理対象とすることができる（78-79）。

3. 仲裁パネルの判断

パネル付託事項はパネル設置要請に言及された事項である。メキシコのパネル設置要請は、米国の誤った自動車原産地規則の解釈に従うことをASRの承認条件としたことにより原産地自動車附属書8条1項ないし3項に違反しているとしており、明示的に8条に言及している。よって、パネルはメキシコの8条についての主張を審理することができる（80）。

また、メキシコの協議要請は米国の課した「自動車生産者に対する一定の要件」を協議対象としている。これは8条の問題を対象とするに十分に広いものである（81）。

よって、パネルは8条について審議することができる（82）。

B. ASRの承認条件を追加できるか（自動車附属書8条）

1. 申立国の主張

米国がASR承認状に付した、完成車に組み込まれた基幹部品の付加価値基準

¹⁵ 括弧内はパネル報告書のパラグラフ番号。以下、同じ。

の計算方法と A.2 部品の 3.7 条に基づく原産認定とは別途、独立したものとすると要件は USMCA の規定に不整合である (83)。

さらに、すべての乗用車及び小型トラックについて ASR 承認状で追加要求した付加価値基準の計算方法に従わないときは ASR 承認を取り消すとしたことは自動車附属書 8.2 条及び 8.3 条の規定を超える条件を付すものであり、また、

ASR 承認の対象外の自動車まで条件を付すものであるから、8.1 条及び 8.2 条に不整合である (86-87)。

かかる米国の要求は、自動車附属書 8.2 条と同一の原産地規則を定めている統一規則 19 条(4)にも反する (88)。

2. 米国の反論

申立国は ASR 承認状において課した要件を正しく理解しているが、それら要件は USMCA に規定するものである (84)。

自動車附属書 8.2 条は ASR 承認の条件として付すことのできる事項を限定したのではない。申立国は ASR に付した追加条件が USMCA のいずれの文言に反するものか指摘していない (89)。

3. パネル判断

米国は ASR 承認状において要求した計算方法についてのカナダ、メキシコの説明について争っていない。また、当該要求は、ASR の対象ではない乗用車及び小型トラックにも適用されることについても争いはない。よって、本紛争の主たる争点は、次節で検討する完成車の付加価値の計算方法である (84-85)。

ASR の対象ではない乗用車及び小型トラックが ASR の述べる原産地規則に反していたことが輸入後の検証により明らかとなったとき米国は ASR 承認を取り消すことについても、当事国間で意見の相違はない (90)。

パネルは、米国の ASR 承認状は 8 条の規定を超える要件を定めていると考える。8.2 条は、ASR は「次の要件に合致しなければならない」と定めている一方、それらが限定列举であるか例示列举であるかは明言していない。しかし、8.2 条全体及びその文脈から、同条に掲げられた 4 要件、すなわち、乗用車及び小型トラックの付加価値基準、部品の付加価値基準、鉄鋼及びアルミニウム要件、及び労働価値要件は、より限定列举的である (92-94)。

限定列举であることは、統一規則 19 条(4)が当該 4 要件を充足した車両は ASR が適用される資格を有すると規定している¹⁶ところからも裏付けられる。統一規

¹⁶ 統一規則 19 条(4)は ASR の対象として承認された乗用車及び小型トラック (以下「eligible vehicles」) について次の通り規定する。

則は、USMCA の交渉終結にかかわる協定で、第 4 章から第 7 章の「解釈、適用、運用」にかかわるものである。この統一規定は 8.2 条に文脈を与える (95-96)。

よって、米国は ASR 承認によって USMCA の意図したところを超える要件を課したことにより 8 条に違反している (97)。

Eligible vehicles are considered originating if they meet the following requirements:

- a. a regional value content of not less than 62.5 percent, under the net cost method;
- b. for parts listed in Table A.1, except lithium ion batteries of subheading 8507.60, a regional value content of not less than:
 - i. 62.5 percent where the net cost method is used; or
 - ii. 72.5 percent where the transaction value method is used if the corresponding rule includes a transaction value method; and
 - iii. for lithium-ion batteries of 8507.60, a change from within subheading 8507.60 or from any other subheading for lithium-ion batteries of 8507.60
- c. at least 70 percent of a vehicle producer's purchases of steel and at least 70 percent of a vehicle producer's purchases of aluminum, by value, must qualify as originating under the rules of origin established in Schedule I (PSRO Annex). This requirement will not apply to vehicle producers that have an exemption under an approved alternative staging regime from having to satisfy this requirement; and
- d. a labor value content of at least 25 percent, consisting of at least ten percentage points of high-wage material and manufacturing expenditures, no more than ten percentage points of high-wage technology expenditures, and no more than five percentage points of high-wage assembly expenditures.

C. 基幹部品の原産判定とロールアップ（本則 4.5 条及び自動車附属書 3 条）

1. メキシコの主張

自動車部品の原産地規則として、USMCA は純費用方式¹⁷による付加価値で基幹部品 75%、主要部品 70%、補助部品 65%と定めている。これら基準は、基幹部品及び完成車の付加価値計算について単一で統合されたものである。

基幹部品の付加価値計算として、自動車附属書 3.8 条及び 3.9 条に従って計算された付加価値に基づくという選択肢が生産者に与えられている。当該条項により原産とされた基幹部品は、3.7 条により 3.2 条の付加価値基準に適するものと判断され、原産とされる。車両生産に使用される原産材である基幹部品に含まれる非原産材料の価値は本則 4.5.4 条により自動車の付加価値計算における非原産材料価値に含まれない。このようにして、基幹部品の非原産材料価値はロールアップされ、その 100%の価値が原産とされる（104-106）。

2. カナダの主張

ロールアップを定める本則 4.5.4 条は付加価値計算の一般条項であり、基幹部品、自動車をその対象から除外していない。自動車附属書 3.6 条は明示的に本則 4.5 条を基幹部品の付加価値計算に適用し、3.8 条は「4.5 条の付加価値計算の目的上」と規定する。3.9 条は 3.8 条を参照している（108）。

3.7 条は、適用される付加価値基準を満たした基幹部品を「原産」とすると規定する。川下製品の組立に用いられる部品は 4.5.4 条にいう「物品の生産工程に用いられる原産材」である。よって、自動車の付加価値計算にロールアップが適用される。この点において、3.7 条の「原産」との規定は決定的である。3.7 条の「原産」との文言は 4.5.4 条の「原産材」と異なる意味であるとする根拠はない（109）。

以上から、生産者は、3.8 条及び 3.9 条に基づき基幹部品の付加価値を計算して原産を判断するか、一般的な計算により原産を判断するかの選択権がある。その選択により原産とされた基幹部品は、自動車の付加価値計算において、4.5.4 条によりその 100%が原産価値として計算される（110）。

3. 米国の反論

USMCA 交渉で自動車附属書に 3.7 条が追加された。これは、同 3.1 条ないし 3.6 条に乗用車及び小型トラックの付加価値要件を定め、それとは別途に、3.7 条ないし 3.10 条に基幹部品が原産であることの要件を定めたものである。乗用

¹⁷ 参考資料 B.5 純費用方式による付加価値計算を参照。

車及び小型トラックの規定と基幹部品の規定は、分離された別途の規定である（111）。

自動車の付加価値は 3.1 条ないし 3.5 条に従って計算され、基幹部品の付加価値は 3.2 条に基づいて計算される。その計算に 3.8 条、3.9 条は適用されない。3.1 条ないし 3.5 条に従って付加価値が計算される自動車の標準的計算方法は、別途に定める基幹部品の原産要件及び付加価値計算方法とは異なる（112）

よって、3.8 条及び 3.9 条に基づく基幹部品の非原産材料の計算方法に依拠して自動車の付加価値を計算することは認められない（113）。

4. パネル判断

(1) ロールアップの適用（自動車附属書 3.1 条ないし 3.6 条）

自動車附属書 3 条は、乗用車、小型トラック及びそれらの部品の原産地規則を定めている（114）。

3.1 条は完成乗用車及び小型トラックの付加価値基準について、USMCA 発効後 1 年後まで 66%などと定めている（115）。3.2 条は自動車附属書表 A.1 記載の基幹部品の付加価値基準を定めている。すべての当事国は、当該付加価値基準は基幹部品それ自体として取引されるとき、また、完成車に基幹部品が組み込まれるときの付加価値を決定するものである、と解釈している（116）。3.3 条は、一般原則にかかわらず基幹部品は 3.2 条の付加価値基準を充足したときのみ原産品とすると定める¹⁸（119）。

3.6 条は 3.1 条ないし 3.5 条の付加価値計算について、本則 4.5 条ないし 4.8 条及び 5 条の規定が適用されると規定する（120）。本紛争に最も関係が深いロールアップは 4.5.4 条に定められている。同条は、4.5.2 条及び 4.5.3 条の付加価値計算において製品の原産を計算するにあたり、その製品の生産に用いられた原産材料を生産するために用いられた非原産材料を製品の非原産材料に含めてはならない、と規定する（121）。

以上から、自動車の付加価値計算及び自動車に組み込まれる表 A.1、B 表、C 表記載の部品の付加価値計算にロールアップが適用されることは明らかである。それら条項は自動車の付加価値計算に必要なすべての要素を包含しており、3.7 条以下の条項がなければ、3.6 条までで完結している。これらの解釈に当事国間で争いはない（122-123）。

¹⁸ 3.4 条及び 3.5 条は、B 表記載の主要部品及び C 表記載の補助部品の付加価値基準についての条項であるが、本紛争の争点ではない（117）。

(2) 基幹部品の原産地規則（自動車附属書 3.7 条ないし 3.9 条）

本紛争の問題は自動車附属書 3.7 条である。同条は、「本附属書 3 条の原産を判断するための乗用車及び小型トラック部品及び構成部品」と題する表 A.2 についての規定である。表 A.2 の表題には基幹部品との記載はないが、それらは表 A.1 と同様に基幹部品である（124-126）。

3.7 条は、乗用車及び小型トラックは表 A.2 第 1 欄に掲げる部品が「原産」である場合に限り原産と認められるとする。それら部品は 3.2 条の原産地基準を満たした場合に原産と認定される。争点は、この「原産」との文言である（127-128）。

この点について 3.8 条及び 3.9 条がガイダンスを与える。3.8 条は基幹部品の非原産材料の価値について、自動車生産者の選択により、基幹部品の生産に用いられた、(a)すべての非原産材料の価値、または、(b)表 A.2 第 2 欄記載のすべての非原産の構成部品の価値、のいずれかに基づくと規定する（129-130）。

3.9 条は 3.8 条に加えて、自動車生産者の選択により、すべての表 A.2.第 1 欄記載の基幹部品を 1 つの部品として取り扱って付加価値を合算して原産を判断する「超基幹」（super-core）を規定する。すなわち、第 1 欄のすべての基幹部品を生産するために使用された、(1)すべての非原産材料の価値の合算、または、(2)すべての表 A.2 第 2 欄記載の構成部品のうち非原産であるものの価値の合算、に基づき原産を判断することを認めている（131-132）。

これら規定についての当事国の説明から、自動車生産者にとって 3.8 条(b)及び 3.9 条(a)、(b)に基づく付加価値計算は 4.5.2 条及び 4.5.3 条に基づく付加価値計算よりも有利であることが明確である（133）。

(3) ロールアップは表 A.2 部品に適用されるか

本紛争の問題は、3.8 条または 3.9 条に定める計算方法を用いて 3.7 条に基づき原産とされた基幹部品を、自動車の付加価値計算において原産材料と扱ってよいかである。カナダ、メキシコは是とし、米国は 3.7 条に基づく基幹部品の原産判定に適用されるのみであると主張する（134）。

カナダ、メキシコの主張では、3.7 条の基準を充足した基幹部品は本則 4.5.4 条に基づき自動車の付加価値計算において 100%の価値を原産とすることとなる。他方、米国の主張のように自動車の付加価値計算に 3.8 条及び 3.9 条の計算方法は適用されないとすると、基幹部品の原産は「標準」方法によることとなる。その場合、基幹部品の一部は原産と認められないこととなり得る。非原産とされた場合、自動車の原産地基準を満たすことができないこととなる（137-138）。

3.7 条は、乗用車及び小型トラックが原産と認められるための 2 つの要件を定

めている。第1に A.2.第1 欄の基幹部品は原産であること、第2に、それら基幹部品は 3.2 条の要件を充足したとき原産と認められることである。3.7 条、3.8 条、3.9 条のいずれも表 A.2 第1 欄の基幹部品の原産地認定基準について定めているものではない。また、自動車の付加価値計算における表 A.1 の基幹部品の非原産材料の価値計算にどのように影響するか明示していない (140-141)。

それら不存在の意味は 4.5.4 条に照らして検討すべきである。同条の適用範囲に制限はない。4.5.4 条の規定が自動車附属書 3 条に適用されるために、同規定が復唱される必要はない。3.7 条ないし 3.9 条に 4.5.4 条の適用を排除する規定もない。基幹部品は、表 A.1 記載のものであるか表 A.2 に記載のものであるかにかかわらず、自動車に組み込まれる (142)。

この解釈は、自動車の付加価値計算には 4.5.4 条が適用されるとする申立国の主張と一致する。いずれの表の部品であっても原産材料であればロールアップの対象となる (143)。

米国は、3.7 条、3.8 条、3.9 条のいずれも基幹部品の特別計算を自動車の付加価値計算に適用するのとの文言はなく、よって当該計算結果は自動車の付加価値計算に適用されない、と主張する (144)。

パネルは、米国主張を受け容れることはできない。それら条項の文言及び文脈とも、自動車の付加価値計算に適用される旨の明示規定を必要としない。3.7 条ないし 3.9 条は基幹部品の非原産価値の計算方法を規定しており、それらにより基幹部品の付加価値が判断される。基幹部品の付加価値は自動車の付加価値における投入財である。協定はそれ以上を要求していない (145)。

この解釈の鍵となるのは「原産」という文言である。本則 1.5 条は、「原産」とは第 4 章の原産地規則に基づき原産と認められるものと定義し、4.1 条は「原産品」、「原産材料」とは「本章に基づき原産と認定される産品または材料」と定義する。米国の主張は「原産」との意味は文脈によって異なると主張するものであるが、そのような解釈は示唆されていない (146-149)。

(4) 結論

以上から、3.7 条は基幹部品の原産を判断する 1 手段を提供するものである。同条により原産と判断された部品は 4.5.4 条により自動車の付加価値計算においてロールアップを適用することが認められる (150)。

D. 米国の追加議論

1. 米国の主張

(1) 二分化論

3.7 条ないし 3.9 条は、基幹部品の「原産要件」を定めている。第 1 に、3 条は 3.1 条から 3.6 条と 3.7 条から 3.9 条に二分されており、前者は自動車の付加価値計算について定め、後者は、別途、基幹部品の原産要件の認定のための付加価値計算を定めている（152-153、155-156）。

(2) 自動車附属書 3.9 条

3.9 条最終文の「『この』域内価値 ... は原産であり、乗用車及び小型トラックは 7 項の要件に適合したとみなす」との文言は、同条の射程を 3.7 条に限定するものである（167-168）。

(3) 表 A.1 と表 A.2 の存在理由

表 A.1 は自動車の付加価値を決定するための基幹部品の付加価値計算にかかわるものであり、表 A.2 は別途の基幹部品それ自体に適用される付加価値計算を定めている。これらの異なる目的ゆえ、基幹部品について表 A.1 と表 A.2 という 2 表があるのである。すなわち、表 A.1 は 3.3 条の基幹部品の付加価値を計算するために、表 A.2 は別途の「原産要件」を定める 3.7 条の目的で使用される。同じ基幹部品を含んでいるものの表記方法が異なる表 A.1 と表 A.2 という 2 表の存在は 3.7 条と 3.1 条ないし 3.6 条とは別途であるというコンセプトを裏付けている（152-156、177）。

3.7 条が 3.2 条に言及し、3.8 条が本則 4.5 条に言及していることは、基幹部品の原産地要件が自動車の付加価値計算に服することとはならない（160）。

2. 申立国の反論

(1) 二分化論

メキシコは、自動車附属書 3 条は自動車及びその基幹部品の統一計算方法を定めており、本則 4.5 条は 3 条全体に適用されると主張する（157）。

カナダは、自動車及びその部品についての付加価値にかかわる義務規定を 3 条に集約し、各項は相互参照されていることは同条が二分されたものではないことを示している、と主張する。さらに、統一規則 14 条¹⁹は 4.5.4 条が 3 条のす

¹⁹ 統一規則 14 条 1 項は次の通り規定する。

すべての条項に適用されることを改めて強調している、としている（158）。

上述に加え、メキシコ、カナダとも、3.8 条に「4.5 条の付加価値計算の目的として」と規定していることは 4.5.4 条のロールアップ原則が 3.8 条及び 3.9 条に適用されることを示していると主張する（159）。

(2) 自動車附属書 3.9 条

3.9 条最終文は「原産とする」と定めるものであり、かかる原産部品は 4.5.4 条のロールアップの恩典を受ける。米国の主張は A.2.基幹部品について付加価値計算を 2 回行うことを求めるものであり、3.8 条、3.9 条の選択肢の意味をなくすものである（169-170）。

(3) 表 A.1 と表 A.2 の存在理由

メキシコは、表 A.1、表 A.2 とも「基幹部品」との文言を用い、それぞれ 3 条、3.2 条を参照としている。すなわち、それぞれに 3 条全体が適用されると主張する（178）。

カナダは、表 A.1 と表 A.2 は補完的であると主張する。表 A.1 はそれ自体で取引される基幹部品の原産認定についてのもので、また、関税番号変更基準が適用されるときに関税番号を明確にしたものである、と主張する。また、3.3 条と 3.7 条には類似する文言が用いられており、表 A.1、表 A.2 とも同様に扱われるべきことを示している。いずれも、基幹部品の原産について取り扱っており、ロールアップの対象となる（179）。

3. パネル判断

(1) 二分化論

3.7 条ないし 3.9 条に 4.5 条が適用されるとの明示的規定はないが、3.9 条が 3.8 条にリンクし、3.8 条に「4.5 条の付加価値計算の目的として」との文言があ

(1) The value of non-originating materials used by the producer in the production of a passenger vehicle, light truck and parts thereof must not, for the purpose of calculating the regional value content of the good, include the value of non-originating materials used to produce originating materials that are subsequently used in the production of the good. For greater certainty, if the production undertaken on non-originating materials results in the production of a good that qualifies as originating, no account is to be taken of the non-originating material contained therein if that good is used in the subsequent production of another good.

るところから、4.5.4条が適用されないとの主張には同意しない(161)。3.6条自体が3.7条ないし3.9条により原産とされた基幹部品にロールアップ条項は適用されないことを示しているとの米国の主張は、不適切である(162)。

3.6条が3条を二分しているとの主張にも同意しない。3.7条から3.9条は付加価値計算について、詳細な規定を置かず、3.2条、4.5.4条など他の条項に依拠している。付加価値に関する4.5.2条及び4.5.3条の規定なくして非原産材料の価値計算はできない。よって、自動車の付加価値計算に4.5.4条の適用がないとする根拠はほとんどない(163-164)。

米国は3.8条(a)に定める計算方法は、4.5.2条及び4.5.3条に基づき基幹部品に適用する標準的計算方式と同様であることを認めている。3.8条は3.7条の要件に適合しているかを検証するためにそれらを復唱したものであると主張するが、かかる重複は3.7条ないし3.9条を3条の他の条項から分離するとの解釈と矛盾するもので、米国の二分化論に穴をあける(165)。

(2) 自動車附属書 3.9 条

3.9条第1文は基幹部品が3.7条の付加価値基準を充足できる要件を定めている点に当事国間で争いはない。争点は同条が3.7条の適用に限定しているかである(171)。3.9条最終文は、次の通り規定する。

この域内価値が2項の定める閾値を充足している場合、各締約国は、表A.2のすべての部品は原産であり、乗用車又は小型トラックは7項の要件を充足したものとすると[国内法令に]規定しなければならない。

「この域内価値」とは3.7条に定める基幹部品の付加価値であり、超基幹部品の付加価値計算が自動車の付加価値計算に適用されるかについて何ら触れていない。この点から、3.7条は独立した原産要件を定めているとの米国の主張を一定程度支持するとも思われる。しかし、3.9条最終文は3.9条に関する規定であって、3.8条に定める方法については触れていない(172-173)。

また、米国は、3.9条最終文が表A.2の基幹部品を「原産」とすると規定している点に、何ら言及していない。したがって、原産とされた表A.2第1欄の基幹部品は4.5.4条により自動車の付加価値計算においてロールアップが認められるとの主張に、米国は有効に反論できていない(174)。

以上から、パネルは、3.9条最終文の規定は同条に基づく計算結果を自動車の付加価値計算に適用できるか否かとは無関係であると判断する。また、3.8条に3.9条最終文と同様の条項がない点は、3.8条に基づく原産認定は自動車の付加価値計算に適用し得ることが推定されることとなる(175)。

以上から、3.9 条最終文は米国の主張を補強しない（176）。

(3) 表 A.1 と表 A.2 の存在理由

表 A.1 と表 A.2 はそれぞれ特定の目的があることを示唆する。表 A.1 は基幹部品の HS 番号を示し、表 A.2 は基幹部品とその構成部品を示している。しかし、単に 2 つの表があるからと言って米国の主張に信頼性を与えるものではない（180-182）。

そのような構成を採用したからと言って、当事国は 3.7 条の目的のみに限定した、他から独立した基幹部品の付加価値計算を意図していたという主張には納得できない（183）。

表 A.2 は 3.7 条の定める要件にかかわる事項を定めている。また、表 A.2 の表題は「乗用車及び小型トラックの原産を判断するための部品及び構成部品」とあり、単に 3.7 条ないし 3.9 条のみにかかわる表ではないことを示している（184）。

なぜ 2 つの表にしたのかという疑問は残るが、米国の解釈は、カナダ、メキシコの主張に反論するには不十分である（185-186）。

E. 解釈の補助的手段

1. 申立国の主張

2020 年 6 月 12 日に米国の代表者からの e-mail 及び米国担当者と自動車産業の代表者との間のコミュニケーションは、ウィーン条約法条約 32 条(a)に定める解釈の補助的手段として、同条約 31 条の適用による意味を確認するものとなる（188）。

統一規則署名直後の 2020 年 6 月 12 日に米国の代表者からカナダの交渉代表者に送付された e-mail は、米国は当時、乗用車及び小型トラックの付加価値計算において、個別の基幹部品が原産である場合にそのすべての価値をロールアップすること、また 3.8 条及び 3.9 条の条項に従って超基幹部品について原産と認定したときはそのすべての価値をロールアップすることができると考えていたことを示している²⁰（189-190）。

同様のコミュニケーションが米国担当者と自動車産業の代表者との間で 2018 年及び 2019 年に行われている（191）。

²⁰ 当該メールの原文は仲裁パネル報告書パラ 190 に記載されている。

2. 米国の反論

それらコミュニケーションを否定しない。しかし、協定解釈の補助とはならない（193）。

3. パネル判断

申立国は条約法条約 32 条の解釈の補助的手段は広範にわたると主張するが、e-mail は米国の交渉主担当者から USMCA 署名後で発効前の 2020 年 6 月 12 日にカナダの交渉担当者へ発出されている。他方、自動車産業の代表者とのコミュニケーションは署名前に発出されたものとはいえ、カナダ、メキシコに宛てられたものではない（194-195）。

パネルは、条約法条約 32 条に基づくパネルの裁量を広範なものとするべきとする申立国の主張に躊躇する一方、e-mail は署名後に発出されたものである、コミュニケーションがカナダ、メキシコに宛てられたものではない、と行って直ちにそれらを排斥するものでもない。条約法条約 32 条に規定する事項は例示に過ぎない（196）。

申立国及び被申立国の間における協定条項の解釈について光を当てる証拠は、署名後の 6 月 12 日の e-mail のみである。同 e-mail は、USMCA 署名後に 1 申立国に宛てられたにすぎないとはいえ、交渉者によって発出され、6 月 3 日の統一規則の合意直後のものであるというタイミングと文脈から、補助的手段として考慮する（198）。

米国が本紛争で問題とされた立場を示すまで、当該メッセージに示された解釈に相反する記録はなく、むしろ自動車産業に説明していた内容を繰り返したものであり、本紛争におけるメキシコ及びカナダの解釈を共有するものである（199）。

以上から、補助的手段はパネルの協定文言解釈を裏付けるものと認定する（200）。

F. 予備的主張：非違反

カナダ及びメキシコは予備的主張として、米国の解釈及びその適用は申立国が合理的に期待する利益を無効化、侵害するとする。この主張は司法経済により検討しない（201-202）。

G. 結論

パネルは次の通り判断する（203-209）。

- ・ 条約法条約 31 条に従って協定を解釈した。
- ・ 米国は ASR 承認の条件として、8.2 条及び統一規則 19 条(4)に規定されていない要件を付すことにより自動車附属書 8 条に違反した。
- ・ 基幹部品について表 A.1 と表 A.2 の 2 表があることは、米国の自動車附属書 3.7 条以下に本則 4.5.4 条に定めるロールアップが適用されないとする二分化の主張を裏付けるものではない。
- ・ 条約法条約 31 条に従った解釈は、当事国間で確認されていたことを示す証拠により確認された。
- ・ 協定は基幹部品について別途の独立した原産要件を定めているものではないと結論する。したがって、表 A.2 第 1 欄の基幹部品について第 3.8 条及び 3.9 条の方法を適用して 3.7 条に基づき原産と判断されたものは、原産材料として自動車の付加価値計算に含まれる。

IV. 解説

A. NAFTA と USMCA の乗用車及び小型トラックの原産地規則の比較

1. NAFTA の自動車原産地規則

(1) 概要

NAFTA は、乗用車及び小型トラックの輸入関税をゼロとする特惠関税を認める条件として、純費用方式で計算された域内付加価値の閾値を 62.5%としていた。また、乗用車及び小型トラックのエンジン及びトランスミッションについては同 62.5%、その他の附属書 403.1²¹に記載した自動車関連部品は同 60%を充足したものを原産とすると定めた。

(2) トレーシング要件

さらに、NAFTA は、乗用車及び小型トラックの付加価値を計算するにあたり、当該車両の生産工程で組み入れられる部品のうち附属書 403.1 に記載した自動車関連部品についてトレーシング要件を課していた。トレーシング要件は、原産品として自動車組立メーカーに納入された当該部品について（たとえば、ギアを購入したトランスミッションメーカーが、NAFTA 原産と認められるトランスミッションを自動車組立メーカーに納入した場合のギア）、その部品を構成する材

²¹ 前掲「図表 1 NAFTA と USMCA 自動車部品の原産地規則の関連」参照。

料・部分品について輸入まで遡って非原産か原産か（上述の例であればギアが原産品であるか否か）を特定することを求めている。そして、かかる材料・部分品が非原産であったときは、当該材料・部分品の価値を、乗用車及び小型トラックの付加価値計算において非原産材料の価値として計算することを求めるものである。

このトレーシング要件を含めた原産地規則は、自動車組立及び自動車主要部品の生産を NAFTA 域内で行うよう各生産者を誘導することを意図している。その結果、労働集約的な自動車・部品生産が賃金の低いメキシコに集中した。

しかし、附属書 403.1 はすべての自動車部品の原材料を含んでいるものではなかった。たとえば、ボディは含まれているが鋼板は含まれていなかった。このため、ボディ部品は NAFTA 域内での生産が誘引されているが、その材料である鋼板は NAFTA 原産である必要はなかった。

(3) トレーシング要件の功罪

このようなトレーシング要件（「純粹累積」とも呼ばれる）の要請は、完成車生産のサプライチェーン全体に多大な負担をかけるものであった。

完成車メーカーは、この要件を充足するため、附属書 403.1 に記載されている部品を供給している一次部品サプライヤーに、その納入部品が NAFTA 原産であるか否かの情報提供を求めるのみではならず、その生産において使用された附属書 403.1 に記載の部品について、非原産材料の価値の情報を求める必要があった。一次サプライヤーはその情報提供要請に応えるため、二次サプライヤーに、その供給する材料が附属書 403.1 に記載の部品である場合、その材料の情報を提供するよう要請しなければならなかった。このような情報提供要請が、NAFTA 内に所在する末端の材料サプライヤーまでなされなければならなかったのである。

過去、筆者が調査したところ、ある完成車メーカーは、このような体制を整備するのに NAFTA 発効から 10 年を要したとしている。それに至るまでは、車種を限定して調査して、NAFTA 原産が確認できた車種に限って NAFTA 特恵関税（ゼロ税率）を利用していたとのことであった²²。

他方、附属書 403.1 に記載されていない部品を非原産材料とみなす必要はない。このため、ミニバス、乗用車及び小型トラックの付加価値率 62.5%は CPTPP と「ほぼ同率の 45%程度に相当するといわれている」²³。

²² ホワイト&ケース外国法事務弁護士事務所（2007）49-50 頁。

²³ 内山直子（2019）, p.63.

2. USMCA の自動車原産地規則

(1) 付加価値基準

USMCA では、乗用車及び小型トラックの原産地規則を、純費用方式による付加価値 75%まで引き上げた。また、関連部品を 3 種類に分け²⁴、表 A.1「基幹部品」として記載されたエンジン、蓄電池、トランスミッション、サスペンション、ハンドル、シャシなどは純費用方式による付加価値 75%、B 表の「主要部品」は同 70%が、C 表の「補助部品」は同 65%と厳格化された。

図表 1 NAFTA と USMCA 自動車部品の原産地規則の関連

NAFTA 原産地規則	USMCA3.1 - 3.6 条 (タイミングベルト、タイヤ、 ガスケット、ガラス、バックミ ラー、ラジオなど)	USMCA3.7 - 3.10 条
NAFTA403.1 部品 (コンポーネント、 その主要部品) (RVC62.5%) (トレーシング要件) (ABS、電磁クラッチ、DC モー ターなど)	USMCA 附属書 A.1. 「基幹部品」 (RVC75%)	USMCA 附属書 A.2.部品 (RVC75%) (選択的トレーシング)
	USMCA 附属書 C. 「補助部品」 (RVC65%)	
	USMCA 附属書 B 「主要部品」 (RVC70%)	

²⁴ 図表 1 に示した通り、NAFTA 附属書 403.1 に挙げられていたタイミングベルト、タイヤ、ガスケット、ガラス、バックミラー、ラジオなどは USMCA では対象から外れた。その一方で、ABS、電磁クラッチ、DC モーターなどが USMCA B 表の「主要部品」に追加された。

(2) トレーシング要件とロールアップ

USMCA は標準的な付加価値計算として本則 4.5.4 条にロールアップを定めて、物品の生産に使用された域内原産である材料に含まれる非原産原料の価値を、当該物品の非原産材料の価値に含めないと規定した。

これにより、たとえば図表 2 のようにトランスミッションに組み込まれるギア生産において、その域内付加価値が 80%であったとする。この場合、付加価値基準の閾値 75%を超えているので、そのギアは原産材料と認められる。トランスミッションの付加価値計算においてロールアップが適用され、非原産材料の価値 20%を含めギアの原産価値 100%が、原産価値として扱われる。

次に、トランスミッションに組み込まれた非原産材料（ギアは含まれない）の価値がトランスミッション全体の価値の 13%を占めていたとしよう。その場合であっても、ギアの価値 100%が原産価値とされるため、トランスミッションの域内付加価値は 86.7%となる。よって、ロールアップ規定により、乗用車・小型トラックの組立メーカーは、トランスミッションの価値 100%を原産材料と扱うことができる。

もし、トランスミッションにトレーシングが求められていたとすると、ギアの非原産材料（6.7%）とその他の非原産部品（13.3%）から、トランスミッションの 20%を非原産材料が占めることとなる。この場合も乗用車・小型トラックの組立メーカーは、トランスミッションを原産材料として扱うことができるものの、その価値の 20%は非原産材料として計算しなければならないのである。

さらに、もしトランスミッションの「その他・非原産材料」の価値が全体の 18.4%以上を占めていた場合、ギアの非原産材料 6.7%との合計が 25%を上回ってしまうため、トランスミッションは非原産となる。その結果、乗用車・小型トラックの組立メーカーはトランスミッションの価値全体を非原産材料として計算しなくてはならないこととなる。

図表 2 トランスミッションの原産・非原産：トレーシング要件の影響

材料・経費	原産/非原産	価値(MEX\$)	比率	原産判定
ギア	非原産材料	2,000	6.7%	
	域内付加価値	8,000	26.7%	
	合計	10,000	33.3%	原産材料
その他	非原産部品	4,000	13.3%	
	原産部品	6,000	20.0%	
工場経費		10,000	33.3%	
トランスミッション合計		30,000	100.0%	

トランスミッションの域内付加価値：

トレーシング要件があれば	80.0%	20%は非原産
ロールアップ適用ならば	100.0%	100%原産品

もし、「その他・非原産部品」が MEX\$5,540 であれば

その他	非原産部品	5,540	18.4%
-----	-------	-------	-------

域内付加価値率

トレーシング要件があれば	74.9%	全体が非原産
ロールアップ適用ならば	100.0%	100%原産品

USMCA は、自動車附属書 3.6 条に乗用車及び小型トラックの付加価値計算において本則 4.5 条が適用されると明示的に規定して、ロールアップが適用されることを明らかとした。

その一方で USMCA は、表 A.1 記載の基幹部品の一部を表 A.2 に改めて特定した。そして、自動車附属書 3.7 条に、乗用車及び小型トラックは表 A.2 第 1 欄記載の部品が原産である場合のみ原産と認められると規定された。3.8 条、3.9 条は、表 A.2 記載の第 1 欄記載の部品の非原産材料の価値を計算するときは、その部品に使用された全非原産材料の価値または第 2 欄記載の構成部品のうち非原産材料であるものの価値、のいずれかの合計によることと規定した。この後者の方法は NAFTA のトレーシング要件に類似するものであるが、前者の規定があるところから NAFTA のような厳格なトレーシング要件を課すものではなかった。他方、ロールアップを含む本則 4.5 条が適用されることも明示されていなかった。

(3) その他の条項

本紛争の対象ではないが、USMCA 自動車附属書 6 条に鉄鋼及びアルミ購入要件が、同 7 条に労働価値要件が定められている。

これも本紛争の対象ではないが、ミニバス及びディーゼルエンジンの乗用車の原産地規則は 10 条のその他自動車に含まれた。10 条に特定された自動車の付加価値計算における非原産材料の価値は、表 F (NAFTA はミニバスに適用されていた附属書 403.1) の部品もしくは表 G (NAFTA ではミニバス以外の自動車に適用されていた附属書 403.2) のコンポーネント、及びその材料を生産するために用いられた非原産材料の価値に基づくと明示的に規定して、当該部品についてトレーシング要件が適用され、よってロールアップは適用されないこととされた。さらに、当該表に記載されていない部品は本則 4.5 条の通常の方法 (ロールアップあり) により、同条の自動車の付加価値を計算することが求められた。

B. 本紛争の発端 : ASR の承認条件

USMCA は、自動車原産地規則を完全実施するまでの 5 年間の緩和措置として「選択的ステージング制度」(ASR) を用意した。カナダ、メキシコの自動車メーカーが米国の輸入について ASR を申請したところ、米国は、その承認条件²⁵として、3.7 条以下の規定に従って原産であることが要求されている表 A.2.記載の部品について、自動車の付加価値計算においてロールアップを認めないとして、A.2 部品に含まれる非原産原材のトレーシングを要求した。

ASR の承認は 2020 年 12 月から 2021 年 2 月 24 日まで順次、自動車メーカーに提示された。

カナダ及びメキシコは、ASR の承認条件に不当な条件を付すことにより自動車メーカーに当該条件に従うことを強制するものであるとして反発した。メキシコは、2019 年当時の USTR 代表であるライトハイザー氏もロールアップを承認していたものであると主張し、「交渉で獲得できなかったこと」を一方的解釈で獲得しようとしているものである、と批判している²⁶。

²⁵ 前掲註 23。

²⁶ Inside US Trade, July 29, 2022 issue.

C. 本紛争の概要

1. 米国の主たる主張について

本紛争における米国の主たる主張は、ASR に上述の追加条件を付した根拠として、表 A.2 記載の基幹部品の原産認定のための規定（3.7 条以下）は一般規定（3.6 条まで）とは別途のものであり、同部品に本則 4.5.4 条に規定するロールアップは適用されない、とするものである。

その根拠として、本則 4.5 条を適用すると規定する自動車附属書 3.6 条は明示的に 3.1 条から 3.5 条までを対象としており、表 A.2 部品に適用される 3.7 条から 3.10 条を対象としていないことを挙げた。また、表 A.1. に記載された基幹部品の一部を改めて表 A.2. に記載して別途の条項を規定したところから、別途の付加価値計算方法を定めたことを明確に示している、とする。

米国は、かかる解釈から自動車の付加価値計算においても表 A.2 部品にロールアップは適用されないとの結論を導こうとしたものであった。

このように、米国の解釈は、3.1 条から 3.6 条に基づく自動車の付加価値計算の方法と、3.7 条以下に基づく A.2 部品の付加価値計算の方法とは別途独立したものであるという二分化論を根拠としていた。そして、ASR 承認条件を正当化するために、A.2 部品の付加価値計算におけるロールアップ不適用という 3.7 条以下の規定は、3.1 条から 3.6 条までの自動車の付加価値計算においても A.2 部品について適用されると主張したものである。

かかる主張は、二分化論を根拠としながら、3.7 条以下の規定が 3.1 条から 3.6 条に基づく計算方法を規定すると主張する結果となっており、基本的に矛盾した議論になっていたといわざるを得ない。

2. パネル判断の評価

本パネルは、ウィーン条約法条約 31 条に基づいて、乗用車及び小型トラックに適用される自動車附属書 3 条の文言解釈を行ったものである。

(1) 3.7 条以下は自動車の付加価値計算方法を制限するか

パネルは、上述の米国の主張について、自動車に組み込まれる表 A.1、B 表、C 表記載の部品の付加価値計算にロールアップが適用されることは明らかである（122）、3.7 条以下の規定は自動車の付加価値計算における A.1 部品の非原産材料の計算についてなんら規定していない（141）、A.1 部品であるか A.2 部品であるかにかかわらず自動車に組み込まれる（142）として、いずれの表の部品であっても原産材料であればロールアップは適用される（143）との判断を下

し、米国の主たる主張を退けている。

かかる判断に賛成する。3.6条により A.1 部品を含むすべての原産材料に本則 4.5.4 条のロールアップが適用されることが明示されている一方、自動車の付加価値計算において A.2 部品とその他の A.1 部品との取扱いを異ならせる旨の規定はない。そもそも、USMCA は、NAFTA に規定した自動車部品を 3 分類して、それぞれに異なる原産地規則を設定しているのである。もし、A.2 部品を他の自動車部品と異なる扱いとすることを予定していたものであれば、A.1 部品と重複して規定すること自体が不自然である。

(2) 3.7 条以下の付加価値計算にロールアップは適用されるか

パネルは、さらに、3.7 条ないし 3.9 条に基づき「原産」と判定される A.2 部品は、本則 4.1 条に定義する「原産材」にあたるかを検討した。

パネルは、「原産」との文言は 3.7 条ないし 3.9 条の規定と他の条項において異なる意味を有するものではないとし、3.7 条に基づき原産と認定される表 A.2 部品は、乗用車及び小型トラックに組み込まれる「原産材」であり、本則 4 条に従って取り扱われることとなる、との解釈を示した (146-149)。

また、協定文言の文脈から、3.8 条は「4.5 条の付加価値計算の目的として」と定めていること (161)、付加価値に関する 4.5.2 条及び 4.5.3 条の規定なくして非原産材料の価値計算はできないこと (163) などから 4.5 条が適用されないとする根拠はないことを指摘した。

この解釈は、各条項の定めが矛盾せずかつすべての条項に意味を持たせているものと考えられる。パネルが指摘する通り、「原産」との文言の定義を本則 1.5 及び 4.1 条に定めており、これを 3.7 条以下の「原産」の意味と異ならせることを示唆する特段の定めはない。第 4 章全体として同一の意味と解釈することは当然である。

4.5 条の適用についても、3.7 条ないし 3.9 条は本則 4 条に定める付加価値計算方法を基礎としており、特に 3.8 条が「4.5 条の付加価値計算の目的として」と定められているものであることを指摘し、4.5 条の適用範囲を制限する規定ではないことを確認している。

これらパネルが指摘した点に、米国は全く有効な反論ができていない。これらの点からも、米国の主張が排斥されるべきであることに何らの疑問もない。

(3) 解釈の補助的手段

カナダ、メキシコは、2020 年 6 月 12 日に米国の代表者からカナダの交渉代表者に送付された e-mail 及び米国担当者と米国自動車産業の代表者との間のコミュニケーションの 2 件を提出して、これらを条約法条約 32 条に基づき解釈の

補助的手段として採用することを求めた。

パネルは、条約法条約 32 条は解釈の補助的手段として「条約の準備作業」及び「条約の締結の際の事情」の 2 つを掲げるが、それらは例示的であって、補助的手段として認められる事項に制限はないとして、提出された証拠を検討した (196)。

申立国の提出したカナダ宛 e-mail については、USMCA 締結後に送付されたもので、またメキシコには送付されていない点を指摘する一方、統一規則の交渉終了直後に米国 USTR が発出したものであるとして、補助的手段として有効であるとした (198)。その一方、米国自動車産業の代表者との交信は、USMCA の交渉過程のものであるものの、いずれの当事国に宛てられたものでもないとして、排斥した。

このパネルの判断は十分に合理的なものであると考える。条約法条約 32 条は、「Recourse may be had to supplementary means of interpretation, including the preparatory work of the treaty and the circumstances of its conclusion」と規定し、補助的手段に依拠することは「may」として、解釈者の裁量であることを明示している。そして「including」として、それに続く 2 項目である「条約の準備作業」及び「条約の締結の際の事情」が限定列举ではないことを示している²⁷。

カナダに宛てた e-mail は、交渉終了直後であるから十分に交渉期間に近似するものであり、当事国間の交信である。よって、USMCA 締結時における 3.7 条の米国の理解を示すものである。WTO 上級委員会も *EC – Chicken Cuts* 事件において「条約の締結の際の事情」とは、「特定の条項についての締結時点での当事国間の共通した意図を認識することを補助するもの」であり、これには 1 当事者の一方的な発言を含む²⁸とし、「条約の締結後の事象であっても条約締結時の当事国の共通の意図を示すこともある」²⁹と教示している。本パネルの判断はこの見方に合致しており、32 条に基づく補助的手段として採用することは妥当な判断と言えよう。

他方、自動車産業へ宛てた交信は当事国間のものではない。条約法条約 32 条に先立つ 31 条が協定文言以外で文脈を示す資料その他考慮すべき資料として列挙した事項は当事国間のものである。当事国間の交信ではない資料を補助的手段とすることは問題があろう。

²⁷ Mavroidis (2008), 455, 471 頁。Appellate Body Report, *EC – Chicken Cuts*, para. 283.

²⁸ Appellate Body Report, *EC – Chicken Cuts*, para. 289.

²⁹ Appellate Body Report, *EC – Chicken Cuts*, para. 305.

3. 表 A.2.作成の意図と米国の ASR 承認条件

表 A.2.は「図表 1 NAFTA と USMCA 自動車部品の原産地規則の関連」に示した通り、表 A.1.に記載された部品の一部を記載したもので、3.7 条に表 A.2 の第 1 欄に記載した部品が原産でなければ乗用車及び軽トラックは原産とならないと規定した。なぜ、そのような規定ぶりとなったのか。

規定をそのまま素直に考えれば、乗用車及び小型トラックの付加価値計算において、ロールアップによる乗用車・小型トラックの域内付加価値の水増しを防ぎたい当事国があったということであろう。USMCA の一般規定では、自動車生産ラインで組み込まれる部品を生産するために使用された非原産材料の付加価値はロールアップされ、図表 2 に示した通り域内原産価値とみなされる。よって、USMCA の交渉当初には、エンジン、トランスミッション、など特に重要な自動車部品及びその材料を A.2.部品として特定し、それらの域内生産を促進する手段として NAFTA と同様なトレーシング要件を課すことを意図していたのではないかと推測する。

かかるトレーシング要件は 3.8 条に強行規定ではない状態でみられる。同条は、A.2 第 1 欄記載の部品に含まれる非原産材料の価値は、全非原産材料の価値または第 2 欄記載の構成部品のうち非原産材料であるものの価値、のいずれかの合計によることができると規定している。この後者の規定は、輸入時まで遡るところまでは義務付けていないものの、NAFTA のトレーシング要件に似た規定である。

また ASR 承認の追加条件からも、A.2 第 1 欄記載の部品について、NAFTA 類似のトレーシング要件の導入を求める米国と、それに抵抗するカナダ、メキシコとの交渉の結果が 3.7 条以下の文言となったものではないかと思われる。

さらに、この点は USMCA 自動車附属書 10 条の表 F、表 G にかかわる規定からも窺える。ミニバス、ディーゼルエンジン乗用車及びその他の自動車の原産地規則を規定する 10 条は、10.3 条(a)に NAFTA403.1 附属書とおおよそ同様な部品を記載した表 F の部品について、当該部品の製造メーカーが使用した非原産材料を完成車の付加価値計算において非原産材料とすると明示的に規定して、二次部品メーカーレベルまでのトレーシングを要求しているのである。さらに、10.3 条(b)では、表 F に記載された部品以外の部品についてはロールアップを含む通常の方法により非原産を認定すると規定して、ロールアップは表 F に記載された部品に適用されないことを明確にしているのである。このように、トレーシング要件、ロールアップは当事国間で十分に意識され、その結果が明文化されているのである。

米国の ASR 承認条件は、非原産材料の価値のロールアップが適用されないと

することにより、トレーシング要件を NAFTA 同様に乗用車及び軽トラックの付加価値計算にまで含めようとしたものといえる。メキシコはまさにこの点を指摘して、交渉で獲れなかった事項を ASR で取り返そうとしたものであると非難しているものと思われる。

D. 米国の反応

USTR のアダム・ホッジ報道官は 2023 年 1 月 11 日、ツイッターに「USMCA パネルの協定解釈は残念であり、自動車の北米コンテンツの減少、北米地域全体への投資の減少と米国雇用の減少につながり得る。この報告を見直して、次の段階を検討する。我々は、地域の投資に対するパネル判断の影響を含め、カナダ及びメキシコと本紛争の解決に向けて協議する」³⁰との声明を公表した。6 月、本件について USMCA 自由貿易委員会で協議され、解決策を見出すこととされていた。

しかし 9 月 20 日、ホワイト USTR 副代表はインタビューに答えて「新たな対策を講ずることは急務ではないが、当事国は解決策の合意に向けて交渉しているものの、米国自動車ストライキが進展を難しくしている」と述べている³¹。

E. USMCA 自動車原産地規則の影響

2023 年 6 月 30 日、米国国際貿易委員会 (ITC) は「USMCA 自動車原産地規則：経済への影響と運営、2023 報告書」を公表した³²。その報告書では、厳格化された原産地規則により懸念された投資及び雇用の悪影響は支持されていない。

同報告書によると、自動車原産地規則は自動車生産コストを上昇させたものの、米国自動車生産の競争力に影響したとの証拠はないとしている。米国内の自動車生産は 1,463 台増加し、部品・完成車の雇用も 3,912 人増加した。エンジン、トランスミッション輸入は減少する一方、それらの米国内生産額は約 16 億ドル増加、自動車生産額も 81.8 百万ドル増加している。USMCA 域内での乗用車・小型トラック生産占拠率は 2018 年の 64.8%から 2022 年には 68.1%に上昇し、同輸出占拠率も 6.6%から 7.7%に上昇した。懸念材料として、カナダおよびメキシコからの USMCA 特恵関税を利用しない自動車輸入が 2018 年に 0.2%で

³⁰ Sam Michel@USTRSpox (2023).

³¹ Inside US Trade, 21 September 2023 issue.

³² USITC (2023).

あったものが 2022 年には 7.8%と顕著に増加している³³点と挙げている。

ただし、同報告書の調査期間はコロナ及び半導体不足による悪影響が大きく、同原産地規則の効果を反映したものではないことに注意すべきであるとしている。

2023 年 7 月から、それまでの緩和期間が終了して、NAFTA から加重された付加価値基準 75%基準が適用される。厳格化された原産地規則の影響はこれから本格的に表れるとも終われる。かねてより USMCA 特恵関税を利用しない選択もあるといわれてきたところである。USMCA 特恵関税の利用率を含め、自動車産業の変化に注視すべきである。

³³ 前掲 79 頁。

参考資料： FTA に定める原産地規則とは

A. FTA 原産地規則の概要

FTA 締約国は、FTA 相手国の製品がその FTA に定める原産地規則を充足しているときに限り FTA 特恵関税を適用して輸入することを認める。一部の FTA はすべての製品に適用される統一原産地規則を定めているが³⁴、NAFTA、USMCA を含むほとんどの FTA は、個別品目（HS 番号）ごとに原産地規則を定めている。

原産地規則は、大きく完全取得基準、加工工程基準、関税番号変更基準、付加価値基準に分けることができる。それぞれの基準の概要は次の通りである。

- 完全取得基準： 輸出産品を生産するために使用されたすべての材料が輸出国（または FTA 締約国）の原産であることを要件とする基準。農林水産物に多く用いられる。
- 加工工程基準： 輸出産品を生産するための加工工程が輸出国で行われたことを要件とする基準。化学品や繊維製品に多く見られる。なお、加工工程を関税番号変更基準で表すことも多く行われている。
- 関税番号変更基準： 輸出産品を生産するために使用されたすべての FTA 非原産材料（FTA 締約国原産ではない材料）の HS 番号が輸出産品の HS 番号と異なることを要件とする基準。品目により類（HS2 桁）、項（HS4 桁）又は号（HS6 桁）の変更が求められる。なお、多くの FTA は、要求された関税番号変更が生じない非原産材料が重量または付加価値で 6%～10%以下である場合の救済措置を設けている。
- 付加価値基準： 輸出産品の価値に占める原産材料の価値と輸出国の付加価値の合計（または輸出産品の価値から非原産材料の額を減じた額）が一定の比率以上であることを要件とする基準³⁵。分母となる輸出産品の価値は FOB 価格、Ex-

³⁴ わが国が締結した FTA では、日アセアン EPA、日インド CEPA、日スイス EPA、日ベトナム EPA が付加価値 40%または HS4 桁の関税番号変更を統一規則としている。また、日インド CEPA は付加価値 35%かつ HS6 桁の関税番号変更を統一規則としている。

³⁵ CPTPP では、特定の HS 番号の非原産材料を控除した価値の比率を基準

works 価格などを用いることが一般的である。NAFTA、USMCA の自動車原産地規則は純費用（後述）を分母とする。

B. NAFTA 自動車原産地規則³⁶

4. 付加価値基準の特則

NAFTA403.5 条は、自動車及び自動車部品について、品目別原産地規則（附属書 401）の規定にかかわらず、次の原産地規則が適用になると規定する。

- ・ ミニバス、乗用車、小型トラック³⁷、それらのエンジン、並びにそれらのトランスミッション（トランスミッションの部分品を含む。以下、USMCA のトランスミッションを含めて同様。）に適用される原産地規則は、号（HS6 桁）の関税番号変更かつ純費用方式に基づく付加価値 62.5%（2002 年 1 月以降）以上³⁸。
- ・ 上述以外の自動車、当該自動車に使用されるガソリンエンジン（84.07）、ディーゼルエンジン（84.08）及びトランスミッション（8708.40）について、号の関税番号変更かつ純費用方式に基づく付加価値 60%以上³⁹。
- ・ エンジン、トランスミッション及びベアリング（8482.10 ないし 8482.80、8483.20 及び 8483.30）を除く附属書 403.1 に記載の部品のうち付加価値基準が適用されるものについて（したがって、附属書 401 に定める関税番号変更によって原産とすること可）、純費用方式に基づく付加価値 60%以上⁴⁰。

さらに、ミニバス、乗用車及び小型トラック、並びに当該自動車生産に使用される附属書 403.1 に記載の部品については、後述するトレーシング要件を定め

（重点価額方式）とした品目がある。

³⁶ 本稿で述べる他、NAFTA 自動車原産地規則は、403 条 3 項及び 4 項に自動車及び附属書 403.1 及び 403.2 に記載の部品の付加価値計算を行うための通算期間やモデルラインの範囲について 403 条 5 項及び 6 項に自動車及び自動車部品の付加価値率の特例を定めている。それら条項は本紛争とは特段の関係はないため解説を省略する。

³⁷ 定員 15 人以下のバス（8702.10.bb or 8702.90.bb）、乗用車（8703.21 から 8703.90）、総重量 5 トン未満のトラック（8704.21 or 8704.31）

³⁸ NAFTA 附属書 4.1 品目別原産地規則、NAFTA403 条 5 項。

³⁹ NAFTA403 条 5 項(b)(ii)。

⁴⁰ NAFTA403 条 5 項(b)(iii)。

ている⁴¹。

5. 純費用方式による付加価値計算

NAFTA402 条 3 項は、純費用方式による付加価値を次の計算式で行うと定めている。

図表 3 純費用方式による付加価値率の計算式

$$\text{付加価値率 (\%)} = \frac{\text{製品の純費用} - \text{非原産材料の額}}{\text{製品の純費用}} \times 100$$

「製品の純費用」は、製品の製造費用（材料費、労務費、エネルギー費、設備費、工場間接費など製品の製造に要した費用）、販売費、管理費から構成される。この販売費用からは、販売促進費、マーケティング及びアフターサービス費、ロイヤルティ、輸送費、梱包費、許容されない金利費用を除く⁴²。利益も含まない。

6. ロールアップ

NAFTA402 条 4 項は、物品の付加価値を計算するときは、ミニバス、乗用車、小型トラック及びそれら自動車の生産に用いられる附属書 403.1 表に記載の部品、403 条 2 項の自動車及び附属書 403.2 に記載の構成部品を除き、物品を生産するために使用された原産材料に含まれる非原産原材料を、当該付加価値計算における非原産材料の価値に含めてはならない、と規定する。

すなわち、当該除外品目以外の品目では、非原産材料を用いて生産された原産部品を組み込んで完成した製品の付加価値計算で当該原産部品の価値の 100% を原産材料とすることが認められる。

7. トレーシング要件

(4) ミニバス、乗用車及び小型トラック、附属書 403.1 記載の部品

NAFTA403 条 1 項は、ミニバス、乗用車及び小型トラック及びそれら車両生産用の附属書 403.1 記載の部品についてロールアップを認めていない。

ミニバス、乗用車及び小型トラック、並びに当該車両の生産に用いられる附属書 403.1 に記載された物品で原産地規則が付加価値基準によるものについての

⁴¹ NAFTA403 条 1 項。

⁴² NAFTA 402 条 8 項。

非原産材料の価値は、

- ・ 附属書 403.1 に記載された非原産材料で、かつ
- ・ ミニバス、乗用車及び小型トラックまたは附属書 403.1 に記載された物品の生産またはかかる物品の生産に使用された材料を、
- ・ NAFTA 域内で最初に取得した者の取得価値⁴³とする、

と定める。

附属書 403.1 には、パイプ、チューブ（4009 項）からエンジン、エンジン部品、ラジオ、自動車部品（8708 項、一部の部分品を含む）、座席（9401.20）まで、記載されている。

これが、いわゆる「トレーシング要件」と呼ばれるものである。ミニバス、乗用車及び小型トラックの付加価値を計算するにあたり、附属書 403.1 に記載された物品については、それが NAFTA 域内の部品生産者により輸入されて NAFTA 原産の部品とともに組み立てられて、NAFTA 原産品として自動車生産者に納入された場合であっても、完成車メーカーは、その納入物品に含まれている非原産材料の輸入時の価値を非原産材料の価値とするものである。

たとえば、米国のトランスミッション生産者がギアなどのトランスミッション部品を NAFTA 域外から輸入して NAFTA 域内でトランスミッションを組み立てて完成車メーカーに納入したとしよう。この場合、完成車メーカーは、そのトランスミッションの NAFTA 付加価値が 62.5%を超えていたとしても、乗用車の付加価値を計算するにあたってトランスミッションの価値 100%を NAFTA 付加価値とすることは認められない。完成車メーカーは、トランスミッションに含まれている輸入ギアの輸入取引価格を非原産材料の価値として、乗用車の付加価値を計算しなければならないのである。

他方、附属書 403.1 に記載されていない部品、部分品については、NAFTA 原産の有無を確認する必要はない。

(5) その他の自動車、そのエンジン・トランスミッション及びそれらの材料

ミニバス、乗用車及び小型トラック以外の自動車⁴⁴及び当該自動車生産に用いら

⁴³ NAFTA402 条 9 項は輸入された物品の価値について、関税評価コードに従って取引価額その他の関税評価額によるなどと規定している。

⁴⁴ NAFTA403 条 2 項は、次の車両について定めている：トラクター（8701）、定員 16 人以上のバス（8702.10.aa or 8702.90.aa）、総重量 5 トン以下を除く貨物乗用車（8704.22, 8704.23, 8704.32 or 8704.90）、特殊自動車（8705）、シャシ（8706）。

れるときの附属書 403.2 に記載の構成部品であるガソリンまたはディーゼルエンジン（8407 項または 8408 項）、トランスミッション（8708.40 号）について⁴⁵、それら構成部品の材料（附属書 403.2 に記載の材料）⁴⁶の価値は、当該製品の生産者の選択により、次のいずれかを非原産材料の価値とする、としている。

- (i) 非原産材料である当該材料の価値を非原産とする、または
- (ii) 当該材料に含まれている非原産材料の価値とする。

附属書 403.2 に記載されていない材料は、402 条の定めによりロールアップを適用して付加価値を計算することができる。

8. その他の自動車特別規定

NAFTA403 条 3 項及び 4 項は、自動車及び附属書 403.1 及び 403.2 に記載の部品の付加価値計算を行うための通算期間やモデルラインの範囲について定めている。

NAFTA403 条 5 項及び 6 項は、自動車及び自動車部品の付加価値率について、NAFTA 発効後の経過措置及び新車種に適用される経過措置を定めている。

C. USMCA：自動車関連物品に関する原産地規則

1. 概要

USMCA は第 4 章に原産地規則を定めている。自動車に適用される純費用方式の付加価値計算は上述した NAFTA402 条 3 項の定めと同様である。

品目別原産地規則では、本紛争で問題とされた乗用車（8703.21 号から 8703.90 号）及び小型トラック（総重量 5 トン以下のトラック（8704.21 号または 8704.31 号））について HS4 桁の関税番号変更かつ純費用方式で 75%の付加価値としている。

乗用車及び小型トラック用のエンジン（8407.31 号から 8407.34 号）及びトランスミッション（8708.40 号）の原産地規則はいずれも、純費用方式で 75%の付加価値とされ、NAFTA の基準よりも厳格化されている。ただし、当該付加価値は、USMCA 発効後 3 年経過したとき、すなわち 2023 年 7 月以降に適用さ

⁴⁵ NAFTA403 条 2 項。

⁴⁶ 附属書 403.2 記載の構成部品の材料： エンジンについてはエンジンブロック、スターター、ラジエターアッシーなど 24 材料、トランスミッションについてはギアセット、トルクコンバーターアッシーなど 5 材料。

れることとされ、それまでの期間には後述する経過措置が適用された。

なお、USMCA の自動車附属書は、それら付加価値基準に加え、6 条には鉄鋼及びアルミニウム購入要件⁴⁷が、7 条には労働価値要件⁴⁸が規定されているが、本紛争とは直接の関係はないので省略する。

2. 付加価値基準の本則

(1) 概要

付加価値基準の充足の有無を判断するための計算方法の本則は、4.5 条に定められている。純費用方式における付加価値の計算式は 4.5.3 条に定められている。分母となる総費用の内訳は 4.5.8 条に規定され、NAFTA と同様に総費用から販売促進費、マーケティング費、アフターサービス費、ロイヤルティ、輸送費、梱包費、許容されない金利費用を控除する、とされている⁴⁹。

(2) ロールアップ

本紛争で問題となった原産材料の価値評価におけるロールアップは 4.5.4 条に定められている。同条は NAFTA402 条 4 項と同様に、付加価値計算における非原産材料の価値に、原産材料に含まれている非原産材料の価値を含めてはならない、と規定している。すなわち、USMCA 原産地規則にしたがって原産と認められる材料の価値については、その材料に非原産材料が含まれている場合であっても、それを使用する製品の付加価値計算において 100%を原産価値として扱うこととされているのである。

⁴⁷ 乗用車、小型トラック、大型トラックに使用する鉄鋼及びアルミニウムの 70%以上を域内調達することを求めている。

⁴⁸ 乗用車、小型トラック、大型トラック生産における一定割合の労働者の賃金が「高賃金」であることを求めている。

⁴⁹ その他、USMCA4.5 条は、次の事項を定めている。

4.5.1 条：生産者等が付加価値計算方式を選択できる旨。

4.5.2 条：取引価額方式における付加価値の計算式。

4.5.5 条：非原産材料の価値のうち、USMCA 域内での加工費用及び非原産材料に含まれている原産材料の価値を原産材料の価値として扱ってよい規定。

4.5.6 条：品目別原産地規則（附属書 4B）において取引価額方式または純費用方式の別が記載されていないときは純費用方式を適用すると規定。

4.5.7 条：取引価額方式により付加価値を計算した輸出者、輸入者、生産者は、事後検認においてかかる価額を調整すべきことを告げられたときは純費用方式に基づき計算することができると規定。

3. 乗用車及び小型トラックに関する原産地規則

自動車に関する原産地規則は附属書 4-B「自動車附属書」に規定されている。その内容も NAFTA から大きく変更された。本紛争で問題とされた自動車附属書 3 条は、乗用車（ディーゼルエンジン乗用車⁵⁰を除く。以下同じ）、小型トラック及びそれら部品の付加価値基準及びその計算方法について規定している。

本文中に示した図表 2 には、NAFTA 附属書 403.1 に記載された部品が、どのように USMCA 自動車附属書表 A.1 の「基幹部品」(core parts)、同表 B の「主要部品」(principal parts)、同表 C の「補助部品」(complementary parts)の 3 つに分類されたかを示した。USMCA はそれら 3 分類の部品に異なる付加価値基準を設定した。

USMCA は別途、基幹部品の一部を同表 A.2 に定めて、乗用車及び小型トラックは、同表に定められた部品が原産である場合に限り原産と認められるとした。同表にはエンジン、トランスミッション、ボディ及びシャシ、アクスル、サスペンション、ステアリング・システム、先進蓄電池及びそれらの構成部品（本稿では、これらを「A.2 部品」という）が記載されている。A.2 部品の付加価値は、全非原産材料の価値または同表に定める構成部品のうち非原産であるものの価値に基づき計算することを求めている。

(1) 3.1 条：乗用車及び小型トラックの付加価値基準

3.1 条は、乗用車及び小型トラックの付加価値基準は、次の通りとすると定めている

- ・ 2020 年 1 月または USMCA 発効後は純費用方式 66%、
- ・ 2021 年 1 月または USMCA 発効 1 年後は純費用方式 69%、
- ・ 2022 年 1 月または USMCA 発効 2 年後は純費用方式 72%、
- ・ 2023 年 1 月または USMCA 発効 3 年後は純費用方式 75%。

(2) 3.2 条、3.3 条：附属書表 A.1 に掲げる基幹部品の付加価値基準

3.2 条は、附属書表 A.1 に掲げる「基幹部品」(core parts)の付加価値基準の原産地規則は、それらの品目別原産地規則にかかわらず：

- ・ 2020 年 1 月または USMCA 発効後は純費用方式で 66%または取引価額方

⁵⁰ ディーゼルエンジン乗用車の原産地規則はミニバスなどと共に 10 条に規定されている。

- 式で 76%、
- ・ 2021 年 1 月または USMCA 発効 1 年後は純費用方式で 69%または取引価額方式で 79%、
 - ・ 2022 年 1 月または USMCA 発効 2 年後は純費用方式で 72%または取引価額方式で 82%、
 - ・ 2023 年 1 月または USMCA 発効 3 年後は純費用方式で 75%または取引価額方式で 85%

とすると定めている。

附属書表 A.1 は基幹部品を HS2012 コードで特定し、その品目詳細を示している。それらはエンジン、エンジン部品、リチウムイオン蓄電池、シャシ、車体、車体パネル、トランスミッション及びその部品、アクスル及びその部品、サスペンション及びその部品、ハンドル、ハンドルコラム、ステアリングボックス、及びそれらステアリングの部品、シャシフレームである。

すべての基幹部品は NAFTA 附属書 403.1 に含まれていたものである。

3.3 条は、基幹部品については他の条項にかかわらず 3.2 条に定める付加価値基準を適用する、と定めている。

(3) 3.4 条：附属書 B 表に掲げる部品の付加価値基準

3.4 条は、附属書 B 表に記載した「主要部品」が乗用車または小型トラックの生産に用いられるときの付加価値基準を次の通り定めている。

- ・ 2020 年 1 月または USMCA 発効後は純費用方式で 62.5%または取引価額方式で 72.5%、
- ・ 2021 年 1 月または USMCA 発効 1 年後は純費用方式で 65%または取引価額方式で 75%、
- ・ 2022 年 1 月または USMCA 発効 2 年後は純費用方式で 67.5%または取引価額方式で 77.5%、
- ・ 2023 年 1 月または USMCA 発効 3 年後は純費用方式で 70%または取引価額方式で 80%。

ただし、主要部品は、本項の定めにかかわらず、品目別原産地規則(附属書 4B)に定める関税番号変更基準を充足したときは原産と認められる。

附属書 B には、NAFTA 附属書 403.1 に記載の 31 品目に加え、DC モーターなどが新たに掲げられている。

(4) 3.5 条：附属書 C 表に掲げる部品の付加価値基準

3.5 条は、附属書 C 表記載の補助部品が乗用車または小型トラックの生産に用いられるときの付加価値基準の原産地規則を次の通り定めている。

- ・ 2020 年 1 月または USMCA 発効後は純費用方式で 62%または取引価額方式で 72%、
- ・ 2021 年 1 月または USMCA 発効 1 年後は純費用方式で 63%または取引価額方式で 73%、
- ・ 2022 年 1 月または USMCA 発効 2 年後は純費用方式で 64%または取引価額方式で 74%、
- ・ 2023 年 1 月または USMCA 発効 3 年後は純費用方式で 65%または取引価額方式で 75%。

補助部品は、上述の付加価値基準にかかわらず、その品目別原産地規則に規定する関税番号変更基準が充足されているときは原産とする。

附属書 C 表は、「乗用車及び小型トラックの補助部品」と題して、パイプ・チューブ、錠、触媒、バルブ、電気モーター・発電機、蓄電池、ディストリビューター、シグナルライト装置、ワイパー・デフロスター、カセットデッキ、電子スイッチ、ジャンクションボックス、ヘッドライト、ハーネス、モニター装置、自動制御装置を掲げている。これらすべての部品は NAFTA 附属書 403.1 に記載されていたものである。

(5) 3.6 条：ロールアップに関する規定

3.6 条⁵¹は、3.1 条ないし 3.5 条に基づき付加価値を計算するときは本則 4.5 条ないし 4.8 条及び 5 条が適用される、と規定する。本紛争の焦点であるロールアップ条項は、上述の通り本則 4.5.4 条に定められている。

(6) 3.7 条－3.10 条：表 A.2 第 1 欄記載の部品の特則

3.7 条ないし 3.10 条は、A.2 部品について特則を規定している。

⁵¹ 3.6 条の原文は次の通り。

For the purposes of calculating the regional value content under paragraphs 1 through 5, Article 4.5 (Regional Value Content), Article 4.6 (Value of Materials Used in Production), Article 4.7 (Further Adjustments to the Value of Materials), and Article 4.8 (Intermediate Materials) and Article 5 (Averaging) apply.

附属書表 A.2 は、第 1 欄に乗用車及び小型トラックの部品としてエンジン、トランスミッション、ボディ及びシャシ、アクスル、サスペンション、ステアリング・システム、先進蓄電池を掲げている。

第 2 欄には、それら部品の構成部品を定めている。たとえばエンジンでは、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・アッシーを掲げている。トランスミッションについては、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、ギヤ及びギヤブランク、クラッチ、バルブボディー・アッシーを掲げている。

それら部品はすべて NAFTA403.1 及び USMCA 附属書表 A.1 に記載されている。

i. 3.7 条：原産でなければならない部品

3.7 条⁵²は、乗用車及び小型トラックは表 A.2 第 1 欄記載の部品が原産である場合のみ原産と認められる、と規定する。

さらに同項は、先進蓄電池を除く第 1 欄記載の部品は 3.2 条の付加価値基準（経過措置終了後は純費用方式で 75%）を充足したときのみ原産と認められる。

ii. 3.8 条：非原産材料の価値

3.8 条⁵³は、表 A.2 第 1 欄記載の部品について本則 4.5 条に基づく非原産材料

⁵² 3.7 条の原文は次の通り。

Each Party shall provide that a passenger vehicle or light truck is originating only if the parts under Column 1 of Table A.2 of this Appendix used in the production of a passenger vehicle or light truck are originating. Such a part is originating only if it satisfies the regional value content requirement in paragraph 2, except for an advanced battery. The Parties, as appropriate, shall provide in the Uniform Regulations 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.

⁵³ 3.8 条の原文は次の通り。

Each Party shall provide that for the purposes of calculating the regional value content under Article 4.5 (Regional Value Content) 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

の価値を計算するときは、完成車メーカーの選択により、

- (a) 当該部品の生産に用いられた非原産材料の価値、または
- (b) 非原産である表 A.2 第 2 欄記載の構成部品の価値、

のいずれかに基づくことができる、と規定している。完成車メーカーが(b)の方式を採用した場合、NAFTA のトレーシング要件と同様となる。

他方、本条は乗用車及び小型トラックの付加価値計算との関係を規定していない。

iii. 3.9 条：超基幹部品としての付加価値

3.9 条⁵⁴は、生産者の選択により、表 A.2 第 1 欄記載のすべての部品を 1 つの部品（これを「超基幹部品」（super-core parts）という）とみなし、すべての同部品の純費用の合計を用いて、

- (a) 表 A.2 第 1 欄記載の部品の生産に用いられた非原産材料の価値の合計、または

production of the part that are listed under Column 2 of Table A.2 of this Appendix.

⁵⁴ 3.9 条の原文は次の通り。

Further to paragraph 8, 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, and when calculating the VNM, at the producer's option:

- (a) the sum of the value of all non-originating materials used in the production of the parts listed under Column 1; or
- (b) the sum of the value of only those non-originating components under Column 2 of Table A.2 of this Appendix, used in the production of the parts listed under Column 1.

If this regional value content meets the required threshold under paragraph 2, then each Party shall provide that all parts under Table A.2 of this Appendix are originating and the passenger vehicle or light truck will be considered to have met the requirement under paragraph 7.

(b) 表 A.2 記載のすべての部品の生産に用いられた非原産である表 A.2 第 2 欄記載の構成部品の価値の合計、

のいずれかを非原産材料の価値とすることができると規定する。さらに、超基幹部品の RVC が 3.2 条の閾値を充足しているときは、表 A.2 第 1 欄記載のすべての部品が 3.7 条の原産要件をみたしたものとすると規定する。

iv. 3.10 条：先端技術自動車の協議

3.10 条は、先進技術自動車⁵⁵である乗用車及び小型トラックにかかわる表 A.2 記載の部品、構成部品リストの追加または変更を検討し、他の締約国から表 A.2 の変更について要請があったときは、協議して適切な変更に合意する、と定めている。

4. 自動車附属書 4 条：大型トラックの原産地規則

自動車附属書 4 条は、大型トラック⁵⁶及びその生産に用いられる表 D 及び表 E 記載の部品の原産地規則について定めている。大型トラックの原産地規則は、他の自動車に比して簡素である。

(7) 大型トラックの付加価値基準

大型トラックの付加価値基準は、本則 2 条の品目別原産地規則にかかわらず次の通りとする（4.1 条）。

- ・ 2020 年 1 月または USMCA 発効時は純費用方式で 60%、
- ・ 2024 年 1 月または USMCA 発効後 4 年を経過した後は純費用方式で 64%、
- ・ 2027 年 1 月または USMCA 発効後 7 年を経過した後は純費用方式で 70%。

⁵⁵ 自動車附属書 1 条に、先進技術自動車とは、電気自動車、ハイブリッド車、フュエル・セル自動車、その他ゼロエミッション車、レベル 4 または 5 の自動運転車を指す、と規定。

⁵⁶ 大型トラックとは、8701.20（道路走行用トラクター）、8704.22（積載重量 5-20 トンのディーゼルトラック）、8704.23（積載重量 20 トン超のディーゼルトラック）、8704.32（積載重量 5 トン超のその他エンジンのトラック）、8704.90（その他のトラック）、または 87.06（原動機付きシャシー）の車両と定義されている。

(8) 大型トラック部品の付加価値基準

大型トラックの生産に用いられる表 D 記載の部品⁵⁷の付加価値基準は、品目別原産地規則にかかわらず次の通りとする（4.2 条）。ただし、エンジン⁵⁸、トランスミッション及びその構成部品（8708.40 号）並びにその他の自動車部品に分類されるシャシ（8708.99 号）については、次の付加価値基準を充足しなければ原産と認められない（4.4 条）。

- ・ 2020 年 1 月または USMCA 発効時は純費用方式で 60%、取引価額方式で 70%、
- ・ 2024 年 1 月または USMCA 発効後 4 年を経過した後は純費用方式で 64%、取引価額方式で 74%'
- ・ 2027 年 1 月または USMCA 発効後 7 年を経過した後は純費用方式で 70%、取引価額方式で 80%。

大型トラックの生産に用いられる表 E 記載の部品⁵⁹の付加価値基準は、品目別原産地規則にかかわらず次の通りとする（4.3 条）。

- ・ 2020 年 1 月または USMCA 発効時は純費用方式で 50%、取引価額方式で 60%、
- ・ 2024 年 1 月または USMCA 発効後 4 年を経過した後は純費用方式で 54%、取引価額方式で 64%、
- ・ 2027 年 1 月または USMCA 発効後 7 年を経過した後は純費用方式で 60%、取引価額方式で 70%。

5. 自動車附属書 8 条：選択的ステージング制度（ASR）

自動車附属書は、原産地規則の激変緩和措置として、上述した RVC の経過措

⁵⁷ 表 D 記載の部品は次の通り： エンジン、エンジン部品、潤滑ポンプ、ターボチャージャー、エアコン、トランスミッションシャフト、ギア、フライホイール、スターターモーター、発電機、電子制御、ボディ、8708 の各自動車部品、座席。品目別規則として関税番号変更基準が設定されている部品がある。

⁵⁸ 8407（注：ガソリンエンジン）または 8408（注：ディーゼルエンジン）と規定。よって、8409 に分類されるエンジン部品は含まれていない。

⁵⁹ 表 E 記載の部品は次の通り：エンジンポンプ、ブレーキシステム、ベアリング、クラッチ及びその部品、電磁部品、リチウムイオン電池、電子イグニッション装置。

置に加え、8条に「選択的ステージング制度」(Alternative Staging Regime: ASR)を定めている。

輸入国は、生産者の申請に基づき生産者別に次のASRを許与する(8.1条)。なお、締約国は、ASRの適用期間を延長し、内容を変更することに合意することができる。(8.5条)

- 乗用車及び小型トラックについて、2025年1月1日またはUSMCA発効から5年後のいずれか遅い日(よって、2025年7月1日)まで、自動車附属書1条ないし7条に定める原産地規則の適用を免除し、次の条件に原産地規則を緩和することができる⁶⁰。

⁶⁰ 自動車附属書第8.1条ないし8.3条は次の通り規定する。

1. Each Party shall provide that for a period ending no later than January 1, 2025 or five years after entry into force of this Agreement, whichever is later, a passenger vehicle or light truck may be originating pursuant to an alternative staging regime to the regime set out in Articles 2 through 7, subject to paragraphs 2 and 3.

2. An alternative staging regime for eligible passenger vehicles or light trucks must meet the following requirements:

(a) the regional value content for such vehicles must not be lower than 62.5 percent, under the net cost method, and must be 75 percent by no later than January 1, 2025 or five years after entry into force of this Agreement, whichever is later;

(b) the regional value content for a good listed in Table A.1 of this Appendix, except for a battery of subheading 8507.60,83 that is for use in a passenger vehicle or light truck must not be lower than 62.5 percent under the net cost method...

(c) the steel and aluminum requirement under Article 6 [] must be met ...

(d) The LVC requirements under Articles 7.1 or 7.2 (Labor Value Content)

...

3. The quantities of passenger vehicles or light trucks eligible for the alternative staging regime in paragraph 2 shall be limited to not more than ten percent of a producer's total passenger vehicle or light truck production, in the territories of the Parties, during the complete 12 month period prior to entry into force of this Agreement, or the average of such production during the complete 36 month period prior to entry into force of this Agreement, whichever is greater. The Parties may decide to increase the number of eligible vehicles for a producer if a vehicle producer can demonstrate, to the satisfaction of the Parties, a detailed and credible plan to ensure these vehicles will meet all the requirements set out in Articles 1 through 7 within five years from entry into force of

- 乗用車及び小型トラック： 同発効前 12 カ月に生産した乗用車及び小型トラックの総生産台数または前 36 か月に生産した当該車両の総生産台数の平均のいずれか多い方の 10%を上限として、純費用方式で 62.5%、取引価値方式で 75%とする。ただし、締約国は当該上限を緩和することができる。(8.2 条(a)、8.3 条)
- 表 A.1 部品：蓄電池を除き、純費用方式で 75%、取引価値方式で 85%を原産地規則とする部品について、純費用方式で 62.5%、取引価値方式で 75%とする。(8.2 条(b))。蓄電池は号の関税番号変更基準を適用する(脚注 83)
- 労働価値要件のうち高賃金材料及び製造費用について 5%以下に緩和する(8.2 条(d))。
- 鉄鋼アルミ要件については、締約国が別途合意しない限り緩和しない。(8.2 条(c))
- 大型トラックについて、2027 年 1 月 1 日または USMCA 発効から 7 年後まで、乗用車及び小型トラックと同様の原産地規則に緩和する(8.4 条)。

6. 自動車附属書 10 条：その他自動車の原産地規則

(1) 概要

USMCA はミニバス及びディーゼルエンジンの乗用車の原産地規則を、乗用車及び小型トラックの規定とは別途の規定とした。

それら自動車を含め本条が対象とする車両の付加価値計算における非原産材料の価値のうち、表 F 記載の部品または表 G 記載のコンポーネントの非原産材料の価値は次のいずれかとするとして、二次部品メーカーレベルまでのトレーシングを定めている。

- ・ 表 F または表 G 記載の部品・コンポーネント生産者(すなわち、一次部品メーカー)が用いた、表 F または表 G 記載の材料のうち非原産の価値、または、
- ・ 一次部品メーカーに供給する材料のメーカー(すなわち、二次部品メーカー)が用いた非原産材料の価値。

本条は NAFTA と異なり、表 F 及び表 G に記載されていない部品・材料につ

this Agreement.

いても、通常の方法により原産、非原産の別を判定することを求めている。たとえば、NAFTA は輸入鋼材を附属書 403.1 に記載していないため、非原産材料の認定を行う必要はなかった。しかし、USMCA 10.3 条は、本則 4.5 条に従って、輸入鋼材を非原産材料として計算するとしている。

(2) 原産地規則

乗員 15 人以下のミニバス、圧縮点火エンジン（つまりディーゼルエンジン）の乗用車、3 輪又は 4 輪のバイク、全輪駆動車、モーターホーム又はコーチ、オフロード仕様の乗用車または小型トラック車（10.1 条 (a)）、それら車両に用いられるエンジン、トランスミッション（同 (b)）の付加価値基準は、品目別原産地規則にかかわらず、純費用方式による付加価値 62.5%とする。

トラクター、乗員 16 人以上のバス、ダンプカー、オフロード仕様の車両総重量が 5 トン超の貨物自動車、特殊用途自動車、一部の原動機付きシャシ（10.2 条 (a)）、それら車両に用いられるエンジン並びにトランスミッション（10.2 条 (b)）、エンジン、トランスミッション及びベアリングを除く 10 条のその他自動車に用いられる表 F に記載の部品（10.2 条 (c)）は、品目別原産地規則にかかわらず、純費用方式による付加価値 60%とする。

10.4 条及び 10.5 条には、付加価値計算における平均計算について、10.6 条には新工場に対する経過措置を規定している。

(3) トレーシング要件

10.1 条 (a) の車両生産に表 F に記載の部品は、NAFTA 附属書 403.1 に記載された品目に加え、安全ガラス、ルームミラーなどが追加されている。表 G に記載の部品は、NAFTA 附属書 403.2 と同様で、コンポーネントとしてエンジン及びトランスミッションとし、「材料」欄にエンジンブロックをはじめとする部品を特定している。

本条の自動車の純費用方式による付加価値の計算の目的上、**10.1 条 (a) の自動車の生産に用いられる表 F に記載の部品、及び本条 10.2 条 (a) の自動車の生産に用いられる表 G に記載のコンポーネントについての非原産価値**は、次のいずれかの基準によるものとする。次のいずれを基準とするかは、かかる部品・コンポーネントの生産者の選択による。材料の原産は本則 4.5 条に従って判断される。（10.3 条 (a)）。

- 表 F または表 G に記載の非原産材料の価値、または
- 表 F または表 G に記載の材料の生産に用いられた材料のうちの非原産のもの価値。

表 F または表 G に記載されていない材料で非原産のものものの価値は本則 4.5 条に従って判断される。(10.3 条(b))

参考文献

Appellate Body Report, *European Communities – Customs Classification of Frozen Boneless Chicken Cuts*, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R, adopted 27 September 2005, and Corr.1, DSR 2005:XIX, 9157

Alejandro N Gomez-Strozzi, Vanessa L. Miller “USMCA's Panel on Automotive Rules of Origin and What It Could Mean to Manufacturers in the Region”, dated 8 February 2022, available at <https://www.foley.com/en/insights/publications/2022/02/usmca-panel-automotive-rules-origin-manufacturers> (2023 年 10 月 8 日閲覧) 参照。

Inside US Trade “*In USMCA auto rules case, USTR says negotiator pushed ‘incorrect’ reading*” dated, July 29, 2022, Vo. 40. No. 313, available at: <https://insidetrade.com/daily-news/usmca-auto-rules-case-ustr-says-negotiator-pushed-incorrect-reading> 2023 年 10 月 20 日閲覧。

Inside US Trade “*White: Autos dispute talks ‘a little complicated’ by strike*”, 21 September 2023, available at <https://insidetrade.com/daily-news/white-autos-dispute-talks-little-complicated-strike>, 2023 年 10 月 9 日閲覧。

Office of the United States Trade Representatives, “*Procedures of Submission of Petitions by North American Producers of Passenger Vehicles and Light Trucks to Use Alternative Stating Regime*”, 85 Fed. Reg. 22238, April 21, 2020.

Petros C. Mavroidis, No Outsourcing of Law? WTO Law as Practiced by WTO Courts, 102 AM. J. INT'L L. 421 (2008). Available at: https://scholarship.law.columbia.edu/faculty_scholarship/2618

Sam Michel@USTRSpox “*Statement from USTR Spokesman Adam Hodge 11 January 2023*”, posted on Twitter on 12 January 2023, available at

<https://twitter.com/USTRSpox/status/1613279711135776770>、2023年10月9日閲覧。

United States International Trade Commission, “*USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2023 Report*” June 2023, publication number 5443.

内山直子「メキシコ自動車産業における NAFTA 再交渉とその影響」ラテンアメリカ・レポート Vol.35, No.2 (2019).

ホワイト&ケース外国法事務弁護士事務所「平成18年度 海外企業の FTA 原産地規則の利用に係る社内実施体制実態調査報告書」（2007）。