

USMCAとメキシコ自動車市場

2020年夏の発効にめど、4つの注目ポイント

欧米調査部上席主任エコノミスト
西川珠子
03-3591-1310
tamako.nishikawa@mizuho-ri.co.jp

- USMCAは、最大の関門だった米議会手続きが終了した。カナダの手続きを経て、当初目標の2020年1月から半年遅れで発効するめどが立ち、北米投資環境を巡る不透明感が後退することが期待される
- 対米輸出拠点としてのメキシコの優位性を再検討する上では、①自動車・部品の原産地規則厳格化、②米国の輸入制限措置、③労働・環境規定の執行強化、④サンセット条項、に留意が必要
- 米中摩擦により米国の対中貿易赤字が縮小する一方、対墨赤字は自動車・部品を中心に拡大が続く。トランプ大統領が、自動車・部品分野を中心に再びメキシコに矛先を向ける可能性は残る

1. USMCAの交渉経緯と注目すべき NAFTAからの変更点

(1) 最大の関門だった米批准手続きが終了、発効にめど

USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement : 米墨加協定) は、最大の関門だった米国での批准手続きが終了し、発効に向けた視界が開けつつある。前身であるNAFTA（北米自由貿易協定、1994年発効）の再交渉は2017年8月に開始され、NAFTA離脱の脅しや鉄鋼・アルミ関税発動等をテコに「米国第一主義」の実現を迫るトランプ米大統領に翻弄されながら、2018年11月に三カ国首脳による新協定USMCA署名に至った。しかし、2018年11月の米議会中間選挙で、民主党が下院多数党の座を奪還し、労働・環境・協定執行・バイオ医薬品のデータ保護期間等について協定内容の見直しを要求したことから、改めて三カ国で協議が実施され、署名から1年余りを経た2019年12月に修正議定書で合意した。

米国では、修正議定書署名を受け議会手続きがようやく前進し、下院・上院ともに圧倒的多数で国内実施法案が承認され、トランプ大統領の署名により批准手続きが完了した（2020年1月29日）。メキシコはすでに批准済み（2019年12月12日）であり、残るはカナダだ。カナダでは、2019年10月の総選挙でトルドー首相属する与党・自由党は単独過半数を確保できなかったものの、野党・保守党の支持が見込まれ、批准自体は問題ないとみられる。ただし、批准手続きを法案提出からやり直す必要があり、手続き完了は4月頃になるとの見方が浮上している。

USMCAでは、発効日は「国内手続き完了の最後の通知から3番目の月の1日」と規定されており、デラモラ墨経済省次官は「USMCAの発効は7月1日」になるとの見方を示している¹。また、セアデ墨外務省次官も、自動車・部品の原産地規則等に関する統一規則（Uniform Regulations）の調整に数カ月を要するとして、夏前の発効は困難と発言している²。メキシコ政府の想定通りなら、当初目標の2020年1月から約半年遅れでUSMCA発効が実現することになる。USMCAの発効にめどが立ったことで、北米投資環境を巡る不透明感が後退し、進出企業の事業計画が策定しやすくなることが期待される。

(2) USMCAで何が変わるのか

USMCAは、NAFTAの22章から34章に拡充される。1994年の発効から四半世紀が経過したNAFTAを近代化(modernization)するためデジタル貿易等の章が新設されるほか、NAFTAでは補完協定で扱われている労働・環境が協定本文に格上げされる。米国の要請により、法的拘束力を持つ為替条項や、非市場経済国(Non-Market Economy: NME、特定されていないが中国を念頭)とのFTA締結に係る条項が初めて導入され、米国が締結するFTAのひな型と位置付けられている。

USMCAは、協定名に「Free Trade:自由貿易」を含まないことが示唆するように、NAFTAに比べて域内貿易・投資の自由化の後退につながりうる変更が盛り込まれている。NAFTAから大きな恩恵を受けてきたメキシコに厳しい内容を含んでおり、自動車・部品等の対米輸出拠点として他の立地と比較した場合の優位性を再検討するうえでは、以下4点が注目される。

① 自動車・部品の原産地規則の厳格化

トランプ政権にとってNAFTA再交渉の最大の戦利品と位置づけられるのが、特恵関税(無税)の適用条件を定める自動車・同部品の原産地規則の厳格化だ(図表1)。

完成車が域内原産と認定されるには、①域内原産割合(RVC: 62.5%から75%に段階的に引き上げ)、②平均時給(付加給付を除く)16ドル以上の北米地域での労働付加価値割合(LVC: 乗用車40%、小型トラック45%)³、③鉄鋼・アルミニウムの域内調達70%以上、④一部基幹部品(スーパー・コアに区分される7品目)⁴のRVC達成、を満たす必要がある。さらに、修正議定書では鉄鋼について、発効7年目以降、域内での鋳造加工が義務付けられた(アルミニウムは10年目以降に再協議)。自動車部品のRVCについては、基幹部品(75%)、主要部品(70%)、補完部品(65%)の三区分のRVCが導入される⁵。

賃金水準が低く⁶、エンジン・トランスマッision等基幹部品や鉄鋼・アルミニウムの域外からの調達割合が高いメキシコでの自動車生産は、原産地規則を達成するハードルが高くなる⁷。米国・カナダからの調達比率が高い小型トラック以外の車種では、無税輸出を継続するためのサプライチェーン変更、もしくは、最恵国待遇(MFN)税率(米国の場合: 乗用車(含むSUV)2.5%、小型トラック25%)での輸出の選択が必要になり、いずれにしてもコストアップ要因となる可能性が高い。

図表1 USMCAにおける自動車・部品の原産地規則

	区分	現状	発効日	発効日+1年	発効日+2年	発効日+3年
域内原産割合 (Regional Value Content: RVC)	乗用車・小型トラック	62.5%	66.0%	69.0%	72.0%	75.0%
	部品	基幹部品	-	66.0%	69.0%	72.0%
		主要部品	-	62.5%	65.0%	67.5%
		補完部品	-	62.0%	63.0%	64.0%
	鉄鋼・アルミニウム	-			70.0%	
労働付加価値割合 (Labor Value Content: LVC)	乗用車	-	30.0%	33.0%	36.0%	40.0%
	小型トラック	-			45.0%	

(注) 完成車のRVCは純費用方式。部品は純費用方式と取引価格方式のいずれか選択制で、上記は純費用方式の場合。

純費用方式: $RVC = (\text{製品の純費用} - \text{非原産材料価額}) / \text{製品の純費用}$

(資料) USMCA協定本文より、みずほ総合研究所作成

② 米国による自動車・部品の輸入数量・金額制限

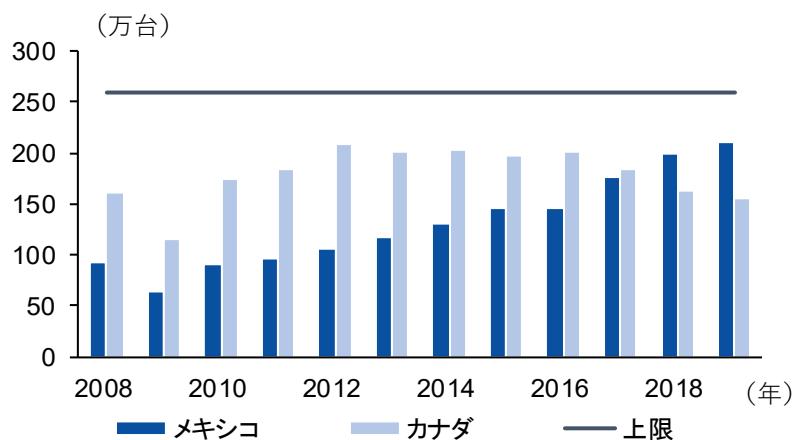
USMCAの協定本文ではないが、米墨・米加はそれぞれ二国間のサイドレターの形式で、米国の自動車・部品輸入に対する追加関税の適用除外となる数量・金額上限で合意した。米国が、通商拡大法232条（安全保障上の脅威）に基づく関税を発動した場合、乗用車（SUV含む）はメキシコ・カナダとも年間260万台、自動車部品はメキシコ同1,080億ドル、カナダ同324億ドルまでは追加関税適用対象外とし、上限を超える輸入は追加関税が課される。小型トラックについては、無制限に適用除外となっており、ピックアップトラックをメキシコからの対米輸出の主力とする米系メーカーへの配慮がうかがわれる。

通商拡大法232条に基づく関税発動は、期日（2019年11月13日）までに具体的な措置が実施されず、期限切れでもはや発動できないとの見方がある⁸。しかし、ロス米商務長官は発動可能との見解を示しており（2020年1月23日）、トランプ政権下で232条に基づく関税発動の可能性が排除できない状況では、一定上限まで追加関税適用対象外とするサイドレターでの合意はメキシコ・カナダにとってセーフティ・ネットとなる。

メキシコの場合、乗用車の上限台数までの伸びしろが小さい点に留意が必要だ。2019年の米国の乗用車輸入台数（米国国際貿易委員会データベース）は、メキシコ211万台、カナダ155万台となった。カナダからの米乗用車輸入は減少傾向にあり、数量上限の影響は限定的とみられる。メキシコからの輸入は、2019年（前年比6.3%）並みの伸びが続くと2023年頃に上限を超える可能性がある⁹（図表2）。メキシコからの上限内の輸出については、メキシコ国内自動車メーカーの生産能力、輸出実績、生産計画等を考慮して協議によりメーカーごとの乗用車の数量割当が決定されることになっており、米系メーカーに有利な割当になる可能性を含めて、投資判断を行う必要がある。

なお、USMCAサイドレターは「232条に基づく関税措置」に関する合意である。トランプ大統領が関税発動の根拠としてきた通商法301条（貿易相手国の不公正貿易措置等に対する輸入制限）や、国際緊急経済権限法（国家的危機を理由とする商業取引の制限）等に基づく措置のセーフティ・ネットにはならない。

図表2 米国の乗用車輸入台数（メキシコ・カナダ）



（注）HS8703.21～8703.90に分類される乗用車の米国輸入台数。

上限はUSMCAサイドレターによる（260万台）。

（資料）米国国際貿易委員会（USITC）より、みずほ総合研究所作成

③ 労働・環境規定の執行強化

米国は、メキシコの労働・環境規制が不十分であることが投資・雇用流出の一因であるとして、USMCAでその是正を求めてきた。労働・環境規定の執行強化により、協定違反が問われやすくなり、法令順守・管理コストの増大や、中期的には労働組合の交渉力増大による賃金上昇圧力につながる可能性がある。

USMCAでは、労働・環境規定が協定本文に格上げされ、紛争解決手続きの対象となる。米民主党の要求を踏まえて修正議定書では、特定の協定違反による貿易上の損害を立証する要件の緩和で合意している。労働については、新たにFacility-Specific Rapid Response Labor Mechanismが導入され、労働規定違反の疑いがある特定の施設（工場）に対し、専門家委員会が査察を要求し（被提訴国は拒否可能）、違反が認められた場合には違反施設の製品に対する特恵関税停止や輸出禁止等の罰則が科される。メキシコは、USMCAで求められた団結権・団体交渉権の強化等を盛り込んだ改正労働法を2019年5月に施行¹⁰しており、その履行が厳しく監視されることになる。規定違反時の査察受け入れ等を巡る米墨間の対立は完全には解決しておらず、運用開始後の対立の火種は残る。

④ サンセット条項導入

USMCAでは、16年間の期限を設定し、発効後6年ごとに合同審査を行い、締約国が延長（16年間）を望むことを確認しない限り終結する規定（サンセット条項）が導入された。米国は当初、5年ごとに協定更新で合意しなければ終結する内容のサンセット条項の導入を要求したが、メキシコ・カナダのみならず、米産業界からも強い反対があり、最終的に米国が譲歩した。サンセット条項はUSMCAを定期的にアップデートすることが目的とされ、NAFTAに比べ域内投資の不確実性が増すとの批判は根強い。なお、NAFTA同様、USMCAにも離脱規定があり、締約国は書面による通知から6カ月後に離脱が可能となり、残る2カ国間で協定は効力を有すると定められている。

USMCAの米国内実施法（PL116-113）では、USMCA発効日にNAFTAの国内実施法（PL103-182）は失効すると規定されている一方、NAFTAの前身であるCAFTA（米加自由貿易協定、1988年発効）の国内実施法（PL100-449）は従来通り一時停止（suspension）と定められている。サンセット条項の適用によりUSMCAが終結もしくは米国が離脱した場合、バックアップとして米加間ではCAFTAの復活が見込まれる一方、米墨間ではFTAなしとなる可能性がある。

2. USMCA発効のマクロ経済および自動車・部品産業への影響

（1）マクロ経済面での影響は総じて限定的

マクロ経済面でのUSMCA発効の影響は、前身のNAFTAで関税引き下げや非関税障壁の撤廃等、広範囲の自由化が進められてきたことから、総じて限定的とみられる（図表3）。

米国経済への影響については、トランプ大統領が「GDPを1.2%押し上げ」と発言し、ホワイトハウスのファクトシートでも「経済活動を最大2,350億ドル押し上げ、潜在的な雇用創出効果60万人」¹¹と指摘しているが、対象期間を含め試算の詳細は明らかではない。米国内批准手続きに従って米国貿易委員会（USITC）が公表した試算によると、USMCAが完全施行される6年後に米実質GDPはベースライン対比0.35%（682億ドル）増加し、雇用は全産業で約17.6万人増加する結果となっており、「環太平洋経済連携協定（TPP）の押し上げ効果（0.15%）の倍以上」の経済効果と米通商代表部（USTR）

は喧伝している。USITCの試算では、デジタル貿易等の政策を巡る不確実性の低下による対米投資増加効果を含まない場合、実質GDPは▲0.12%押し下げられるとしており、前提次第で評価は振れるが、いずれにしても影響度合いはさほど大きくはない。

国際通貨基金（IMF）のワーキングペーパーでも、実質GDPへの影響は三カ国いずれも無視できる程度に小さいとしている。ただし、自動車・部品の原産地規則厳格化は、域内貿易の縮小要因（40億ドル、0.4%押し下げ）となるほか、輸入車・部品の価格上昇により、三カ国で唯一、米国の経済厚生（Welfare）にマイナスに作用するとしている¹²。

（2）自動車・部品分野で懸念される原産地規則厳格化の副作用

自動車・部品の原産地規則厳格化は、未達時の関税負担発生、達成のためのサプライチェーン見直しに伴う相対的に高コストの部材使用、管理コストの増大等を通じて、完成車・部品の価格上昇もしくは関連企業の収益圧迫要因となる副作用が懸念される。

USTRは、USMCA発効後5年間の米国自動車産業に及ぼす効果について、新規雇用創出7.6万人、新規投資340億ドル、米国産部品購入年間230億ドル押上げを見込んでいる¹³。USITCの試算はより慎重な内容となっており、販売価格の上昇（ベースライン対比：小型車1.61%、ピックアップトラック0.37%）により米国内販売台数は小型車を中心にベースライン対比約14万台減少するとし、完成車工場の雇用も約1,600人減少するとしている（エンジン・トランスマッショングなど基幹部品製造では約3万人増加し、業界全体では約2.8万人増加）。メキシコからの自動車輸入は、小型車を中心に減少（ベースライン対比▲9.6%）する一方、域外からの輸入が増加すると見込まれている（図表4）¹⁴。

米議会予算局（CBO）による試算では、新しい原産地規則の未達により無関税の輸入が減少すると想定されている。国内生産で代替されない分は、関税ありの輸入が増加するため、USMCA発効後10年間（2020-29年度）で税収は約30億ドル増加するとCBOは試算している。新原産地規則が完全実施される発効3年目（2020年発効の場合2023年）以降から、影響が顕在化するとみられる（図表5）¹⁵。

図表3 USMCAの経済効果に関する各種試算

ホワイトハウス
・経済活動を2350億ドル押上げ（トランプ大統領はGDP1.2%押上げと発言）
・農産品輸出を22億ドル押上げ（乳製品3.15億ドル）
・潜在的な雇用創出効果は60万人
・自動車産業：新規雇用7.6万人創出、新規投資340億ドル、米国産部品新規購入を年間230億ドル押上げ
米国際貿易委員会（USITC）
・米実質GDPはベースライン対比0.35%（682億ドル）増加
・雇用者数は全産業約17.6万人、自動車産業約2.8万人押上げ
・完成車販売台数は約14万台減少、完成車工場の雇用者数は約1,600人減少
国際通貨基金（IMF）
・実質GDPへの影響は、3カ国いずれも無視できる程度に小さい
・米国は三カ国で唯一、経済厚生がマイナス（主に自動車・部品の輸入価格上昇による）
・北米地域の経済統合は低下、貿易量は44億ドル（0.4%）減少
・自動車・部品の原産地規則は、域内生産の減少、域外調達の増加要因

（注）1. ホワイトハウスの自動車産業に関する試算は米通商代表部（USTR）によるUSMCA発効後5年間の押し上げ効果。

2. USITCは、USMCA発効6年後のベースライン（NAFTA継続）対比の影響。

（資料）ホワイトハウス、米国際貿易委員会（USITC）、国際通貨基金（IMF）より、みずほ総合研究所作成

3. メキシコ自動車市場とくすぐる米墨摩擦の火種

(1) 厳しい環境が続く自動車輸出・生産

メキシコの自動車市場は、リーマン・ショック以来約10年ぶりの不振に直面している。2019年は、国内販売が3年連続の減少（▲7.7%、132万台）と不振が続いているうえ、自動車輸出が10年ぶりの減少（▲3.4%、333万台）に転じ、生産も2年連続減少となった（▲4.1%、375万台）（図表6）。輸出全般が不振な中で対米輸出は増加しており、対米輸出シェアは2018年の74.4%から79.3%に上昇し、一段と米国への依存が強まっている。

頼みの米国市場は減速傾向にある。2019年の米自動車販売は、5年連続で1,700万台の大台を維持したが、前年比小幅減少となった模様だ。2020年は、米国景気の減速（2020年1月時点 IMF の実質GDP成長率予想：2019年2.3%→2020年2.0%）に加え、販売価格上昇の影響もあり、減少が続くとの見方がある。

メキシコ自動車工業会（AMIA）は、2020年も生産・輸出の減少が続くとして慎重な見方を示している（生産約350万台、輸出約280万台）¹⁶。USMCAに盛り込まれた原産地規則の厳格化や労働規定の執行強化は、メキシコでの部品調達・労務関連コストの負担増加につながる。コストアップが完成車・部品価格に転嫁されれば、2021年以降の輸出・生産の下振れリスクが高まる。

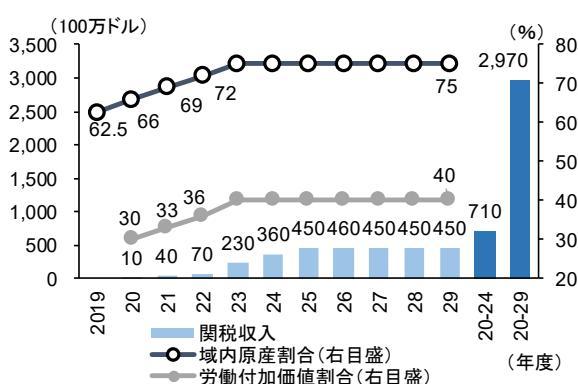
図表4 USMCAによる米国の完成車販売・生産・輸出入への影響

完成車		小型車	中・大型車	多目的車	ピックアップトラック	合計
米国内販売価格	%	1.61	0.42	0.53	0.37	-
米国内販売台数	千台	▲ 75.7	▲ 16.9	▲ 32.9	▲ 14.8	▲ 140.3
	%	▲ 2.35	▲ 0.59	▲ 0.40	▲ 0.51	-
輸出	カナダ	%	▲ 3.53	▲ 1.24	▲ 1.21	0.02
	メキシコ	%	▲ 5.99	▲ 2.42	▲ 0.52	0.03
輸入	カナダ	%	▲ 2.15	1.00	▲ 0.72	0.00
	メキシコ	%	▲ 9.55	▲ 0.88	▲ 3.31	▲ 2.26
	域外	%	3.92	1.04	1.33	0.00
						-

（注）USMCA発効6年後のベースライン（NAFTA継続）対比の影響。

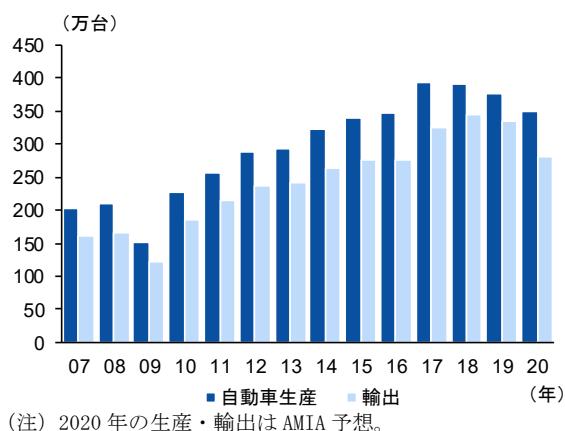
（資料）米国国際貿易委員会（USITC）より、みずほ総合研究所作成

図表5 USMCAによる米関税収入への影響



（注）域内原産割合・労働付加価値割合は乗用車対象。
(出所) 米議会予算局（CBO）より、みずほ総合研究所作成

図表6 メキシコ自動車生産・輸出



（注）2020年の生産・輸出はAMIA予想。
(出所) メキシコ自動車工業会（AMIA）より、みずほ総合研究所作成

(2) 本格化する米大統領選挙、米墨赤字拡大は摩擦の火種

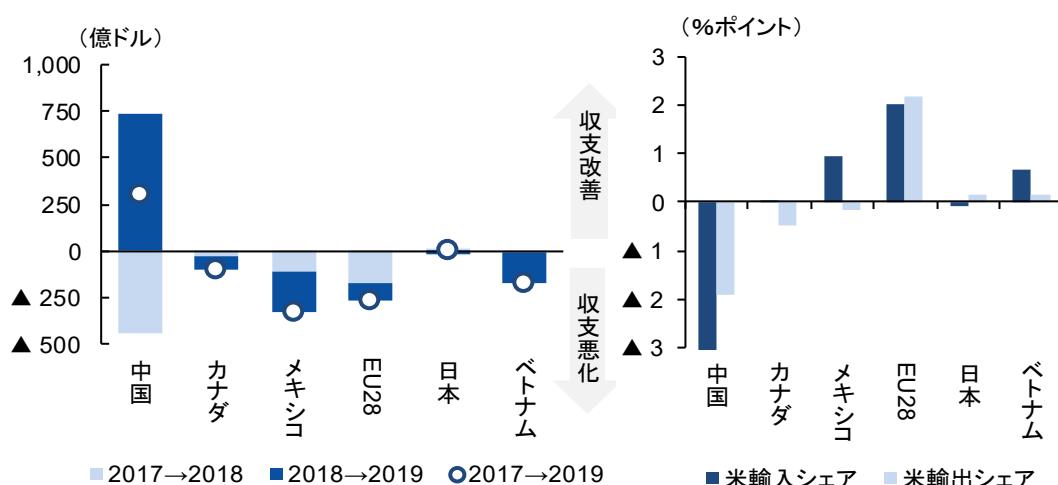
USMCA発効のめどが立ったことは米墨関係を巡る不透明感の後退につながるが、11月の米大統領選挙選でのトランプ大統領および民主党候補の通商・移民政策を注視する必要がある。

米中・日米が一時休戦となるなか、2020年は米国・EUの貿易摩擦の激化が懸念されている。2017年以降、米国の対中貿易赤字は大幅に改善（2018・19年累計変化幅298億ドル）し、輸出入シェアが低下する一方、対EU28カ国の貿易赤字は大幅に悪化（同▲262億ドル）、輸出入シェアも上昇した（図表7）。トランプ政権は、EU・英国に対し、自動車の追加関税発動を検討する可能性を示唆している。

EU以上に悪化しているのが、米国の対メキシコ貿易赤字（同▲325億ドル）である。対EUでは輸入のみならず輸出シェアも上昇しているのに対し、対墨輸出シェアは小幅低下し、輸入シェアだけが上昇している。背景には、10年ぶりのマイナス成長（2019年実質GDP成長率▲0.1%）に陥ったメキシコ経済の不振とともに、米中摩擦による代替需要発生の影響があるとみられる。中国・メキシコが米国市場で競合する機械類（HS84類）、車両・部品（HS87類）等では、米国の対中輸入が急減する一方、対墨輸入は堅調な伸びを示している。2019年の米国の貿易量（輸出+輸入）は、2005年以来14年ぶりにメキシコが中国を上回り、最大の貿易相手国となった。対墨貿易赤字（▲1,017億ドル）は対中国（▲3,456億ドル）の1/3弱にとどまるものの、2017年時点ではほぼ同額だった対日本（▲690億ドル）を大幅に上回る規模に達している。自動車（乗用車・トラック）・部品の貿易赤字が▲996億ドルと対墨赤字の太宗を占め、10年連続拡大している。対カナダでの自動車・部品の貿易赤字が、2017年以降は黒字に転じているのとは対照的な動きだ。

トランプ大統領にとってUSMCAは、公約実現をアピールする重要な成果であり、USMCAの発効により対墨貿易赤字は今後減少すると説明し、ことさら問題視しないかもしれない。とはいえ、一期目の対中貿易赤字縮小という成功体験をふまえ、トランプ大統領が二期目の重要課題としてメキシコ、特に自動車分野の貿易赤字削減に矛先を向ける可能性は否定できない。2020年に入り、数千人規模の中米からの移民キャラバンが再び発生し、米墨国境の不法移民問題を理由とする関税問題が再燃する懸念もくすぶる¹⁷。

図表7 国・地域別の米貿易収支と輸出入シェア



（注）貿易収支は各年の変化幅。輸出/輸入シェアは、2019年における2017年対比変化率、%ポイント
(出所) 米国商務省より、みずほ総合研究所作成

民主党大統領が誕生した場合、追加関税の発動リスクや移民問題を巡る米墨関係悪化の可能性は低下する一方、労働・環境規制の執行強化を現政権以上に強める可能性が高い。民主党の有力候補の一人であるサンダース上院議員はUSMCAに反対票を投じており、「気候変動と戦い、米雇用の海外流出を止め、破壊的な底辺への競争を終わらせる」ために、就任後ただちに再交渉する意図を表明している¹⁸。米景気が堅調を保つ限り、現職であるトランプ大統領が優位とみられるが、民主党候補の主張にも警戒は怠れない。

¹ 1月17日付 Inside US Trade。

² 1月13日付 Inside US Trade。

⁴ エンジン、トランクミッション、ボディ・シャーシ、車軸、サスペンション、ステアリング、先進バッテリー。

⁵ 3区分以外の部品は、品目別原産地規則に従い、大半は純費用方式で50%以上。

⁶ 米国・カナダの自動車組立・部品製造従業者の平均時給は 20 ドルを超える一方、メキシコでは組立 7.34 ドル、部品 3.41 ドルと低い。Kristin Dziczek et al., “NAFTA Briefing: Review of current NAFTA proposals and potential impacts on the North American automotive industry” Center for Automotive Research, April 2018

⁷ 原産地規則厳格化の影響については、中畠貴雄「USMCA 活用のハードルは高い（メキシコ、米国、カナダ）メキシコ自動車産業の現状と対外通商政策（3）」（日本貿易振興機構、地域・分析レポート、2019年5月8日）に詳しい。

⁸ 米国国際貿易裁判所は、米国がトルコからの鉄鋼製品輸入に課した追加関税（2018年8月）は232条手続きの規定する期限切れ後に実施されていること等を理由に違法との判断を下しており（2019年11月）、通商専門家や一部議員はこの判決に基づき、自動車・部品に関する関税も発動できないとの見方を示している（1月8日付 Inside US Trade）。

⁹ 自動車部品については、対象品目の詳細は明らかになっていない。米商務省貿易統計の自動車部品輸入 (US Motor Vehicle Parts Imports) でみると、メキシコ 617 億ドル、カナダ 168 億ドル (2019 年) と相応に拡大の余地がある。

¹⁰ 施行日から4年以内に少なくとも1度はすべての労働協約を見直すことを改正法では義務付けている。

¹¹ White House, "President Donald J. Trump's United States-Mexico-Canada Agreement Delivers Historic Win for American Workers," Fact Sheets, January 29, 2020

¹² Mary E. Burfisher, Frederic Lambert, and Troy Matheson, "NAFTA to USMCA: What is Gained?" *IMF Working Paper*, WP/19/73, March 2019

¹⁴ United States International Trade Commission, “U.S.-Mexico-Canada Trade Agreement: Likely Impact on the

¹⁵ Congressional Budget Office, "CBO Estimate for H.R. 543," April 2019.

¹⁶ 1 月 8 日付ロイター

1月8日付日イター。

トランプ大統領は2019年5月30日、「国際緊急経済権限法 (International Emergency Economic Powers Act of 1977, IEEPA)」に基づき、米墨国境を経由して入国する不法移民問題を理由にメキシコからの全輸入に関税を課す方針 (5%から段階的に25%まで引き上げ) を表明。不法移民対策に関する二国間合意 (6月7日) により、関税は「無期延期 (indefinitely suspended)」されている。詳細な経緯は、西川珠子「USMCA 批准と米墨関税問題～貿易摩擦激化のリスクは限定的～」(みずほ総合研究所『みずほインサイト』、2019年7月30日) を参照されたい。

¹⁸ 1月29日付の声明。民主党のニール下院歳入委員長は再交渉を支持しない意向を示しているほか、気候変動問題への対応はパリ協定への復帰等、別の手段を模索すべきであるといった民主党議員の見解が報じられている（2月14日付 Inside US Trade）。

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。なお、当社は本情報を無償でのみ提供しております。当社からの無償の情報提供をお望みにならない場合には、配信停止を希望する旨をお知らせ願います。