

USMCAの原産地規則と 在メキシコ日系自動車産業へのインプリケーション

Taku Okabe
DER-INESER

Programa de Estudios México-Japón (PROMEJ)
C.A. “Tratados Económicos Internacionales y Desarrollo Regional” (UDG-CA-825)



Publicación reciente del PROMEJ y UDG-CA-825

**Inversión extranjera directa y empresas japonesas en México:
implicaciones regionales, económicas y legales**

Carrillo Regalado, Salvador y Taku Okabe (coord.)

Universidad de Guadalajara / Universidad de Seijo / Universidad de Meiji /

PROFMEX / Juan Pablos Editor

2018

はじめに (1/3)

1947年：ガット(GATT)： 多角的貿易推奨

1994年：ウルグアイ交渉にてガット(システム)の現代化：世界貿易機構(WTO：組織)創設決定

参加国の増加 = 利害関係の調整困難

地域経済協定の締結 = 特定地域における交易促進 (例：NAFTA：1994年) (福島、2002)
= 関税障壁を撤廃して貿易・投資の促進

はじめに (2/3)

23年後の2017年8月、NAFTA改定が決定

2018年9月30日、米・墨・加の間で「新NAFTA (USMCA/T-MEC)」の妥結

重要なテーマの一つが自動車産業の原産地規則

メキシコの自動車産業：GDPの3% / 雇用創出

2005年発効の日墨EPAを通じて日本投資が急増

2016年には史上初めて在墨日系企業が1000社、また在留邦人数が1万人に。

(Campos, 2018)

USMCAに導入された原産地規則は、メキシコの日系自動車産業に影響を及ぼす可能性

テーマ：

USMCAの原産地規則と在メキシコ日系自動車産業へのインプリケーション

1. 原産地規則の役割と地域経済協定における意義
2. NAFTA再交渉にあたって：米国の主張するメキシコの自動車産業の低賃金は本当か
3. USMCAに導入された新原産地規則(自動車産業を中心に)の5つのポイント
4. 在メキシコ日系自動車産業へのインパクト・潜在的なシナリオ
5. 在メキシコ日系自動車産業の展望とメキシコの課題

原産地規則の役割と地域経済協定における意義 (1/2)

-30年代の世界経済ブロック化

-戦後のガット体制・世界銀行・国際通貨基金創設： 差別のない多角的交易関係の構築

経済のグローバル化と法的なグローバル化 (Okabe, 2013: 133).

ガット第24条：自由貿易協定・関税同盟の例外的締結の是認(合理的期間内の関税障壁撤廃を条件)

NAFTA：上記例外に沿った自由貿易協定。加盟国の原産品に優遇措置 (浦田、2002).
優遇措置を受ける原産品と認めるべく、原産地規則が設定

原産地規則の役割と地域経済協定における意義 (2/2)

原産地規則：

国際経済協定における一規則で、交換される財の「国籍」を決定

特色：

→協定外の国から協定国に輸入される財に対する優遇的措置の適用を回避 (Ministry of Economy, Trade and Industry, Japan, 2018).

→関係国間の商業政策の主たる措置の適用のための事前の要件 (Delfin, 2011: 23)

第三国の原料・資材の利用を制限

積極的効果	消極的効果	あるべき原産地規則
<ul style="list-style-type: none">・発展途上国の産業を外国企業との競争から保護 (<u>Grossman, 1981</u>)・協定国内への投資を促進 (<u>Krishna and Krueger, 1995: 33</u>)	<ul style="list-style-type: none">・協定国内の資材・原料の使用がコスト・最終財の価格上昇をもたらす可能性 (<u>Grossman, 1981</u>)・協定国内の資材・技術の使用が製品の競争力を削ぐ可能性 (<u>Delfin, 2011: 41</u>)・供給網の変更に伴う企業戦略の変更の必要性	<p>→積極的効果をもたらさしめる原産地規則は取引活動において中立的である必要性</p> <p>→過度の保護主義は、消極的効果のみもたらす可能性 (<u>Palmeter, 1987: 50</u>).</p>

USMCAの原産地規則は？

NAFTA再交渉にあたって：米国の主張するメキシコの自動車産業の低賃金は本当か

NAFTA再交渉

-主たる議論は自動車産業に:

- a) メキシコの賃金体系
- b) 原産地規則

メキシコ製造業の現状

---労働人口(5100万人：2016年)

1位: サービス業(42%);

2位: 商業(18.7%);

3位: 製造業(16.5%)

---付加価値(対GDP %)

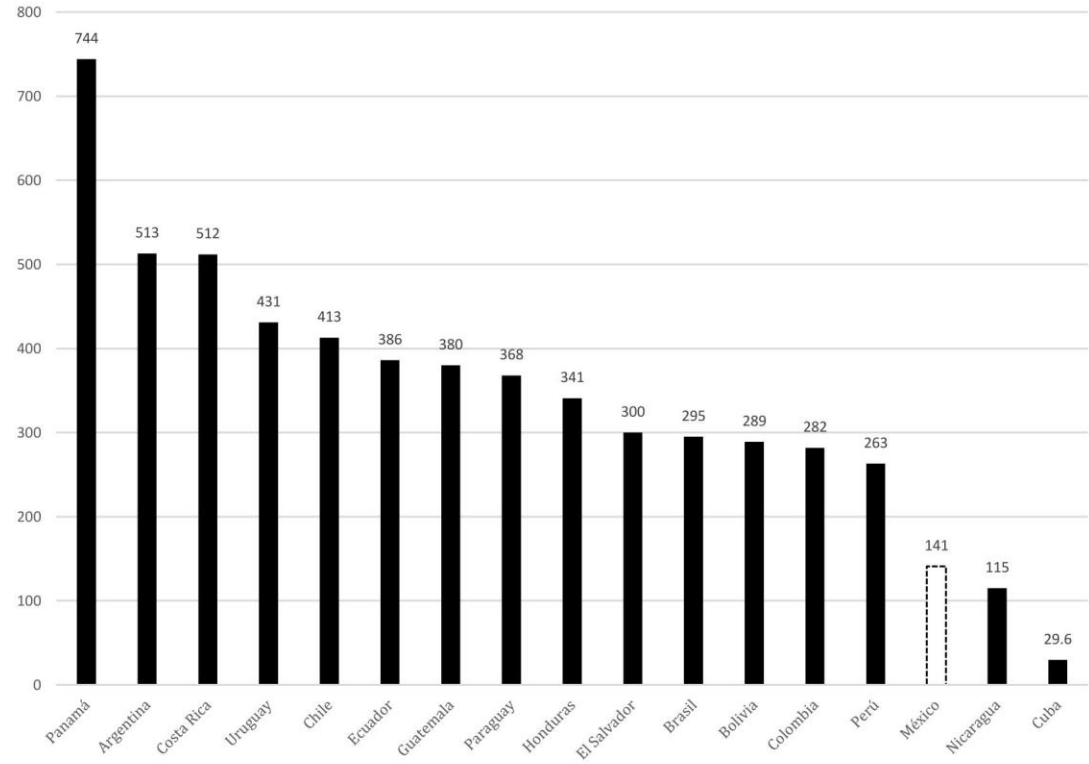
二次産業: 30%超(製造業は中でも17~20%を占める：第一位)

三次産業(商業・サービス業):約 60%

メキシコ製造業の賃金体系

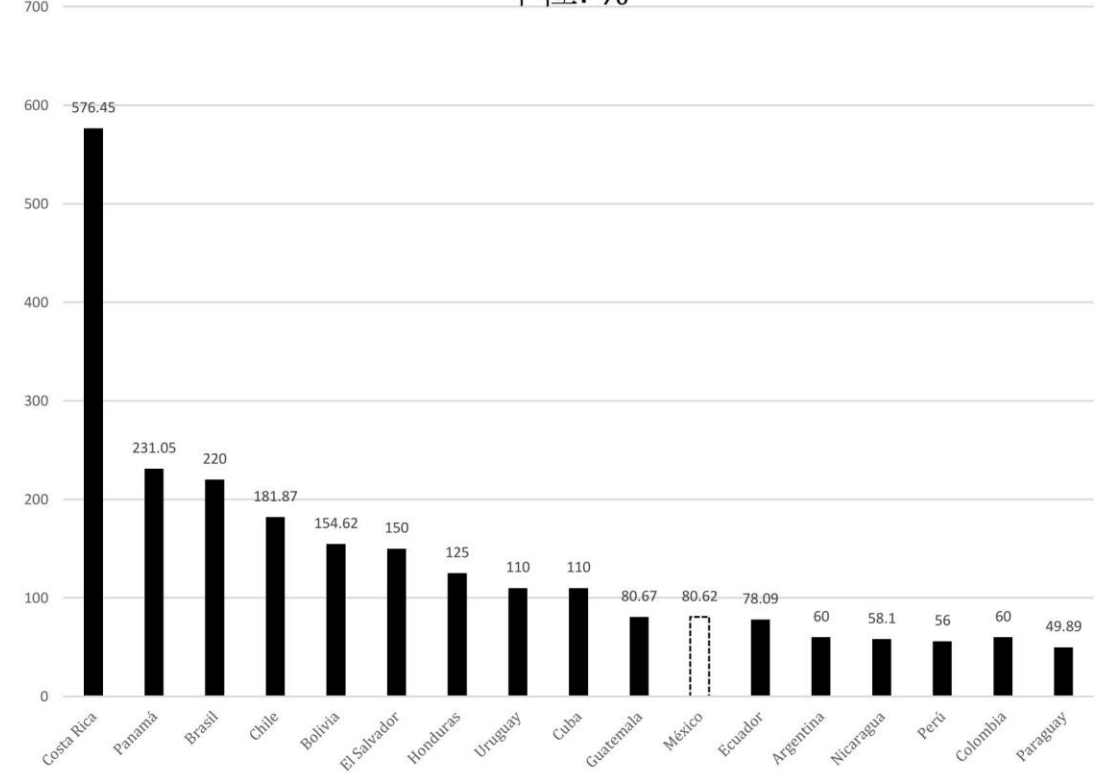
(1) メキシコの一般的な賃金レベル

グラフ I ラテンアメリカ主要国*の月最低賃金 (2018年)
単位: ドル



*ドミニカ共和国、ベネズエラを除く
出所: Salario Mínimo (2018)をもとに筆者作成

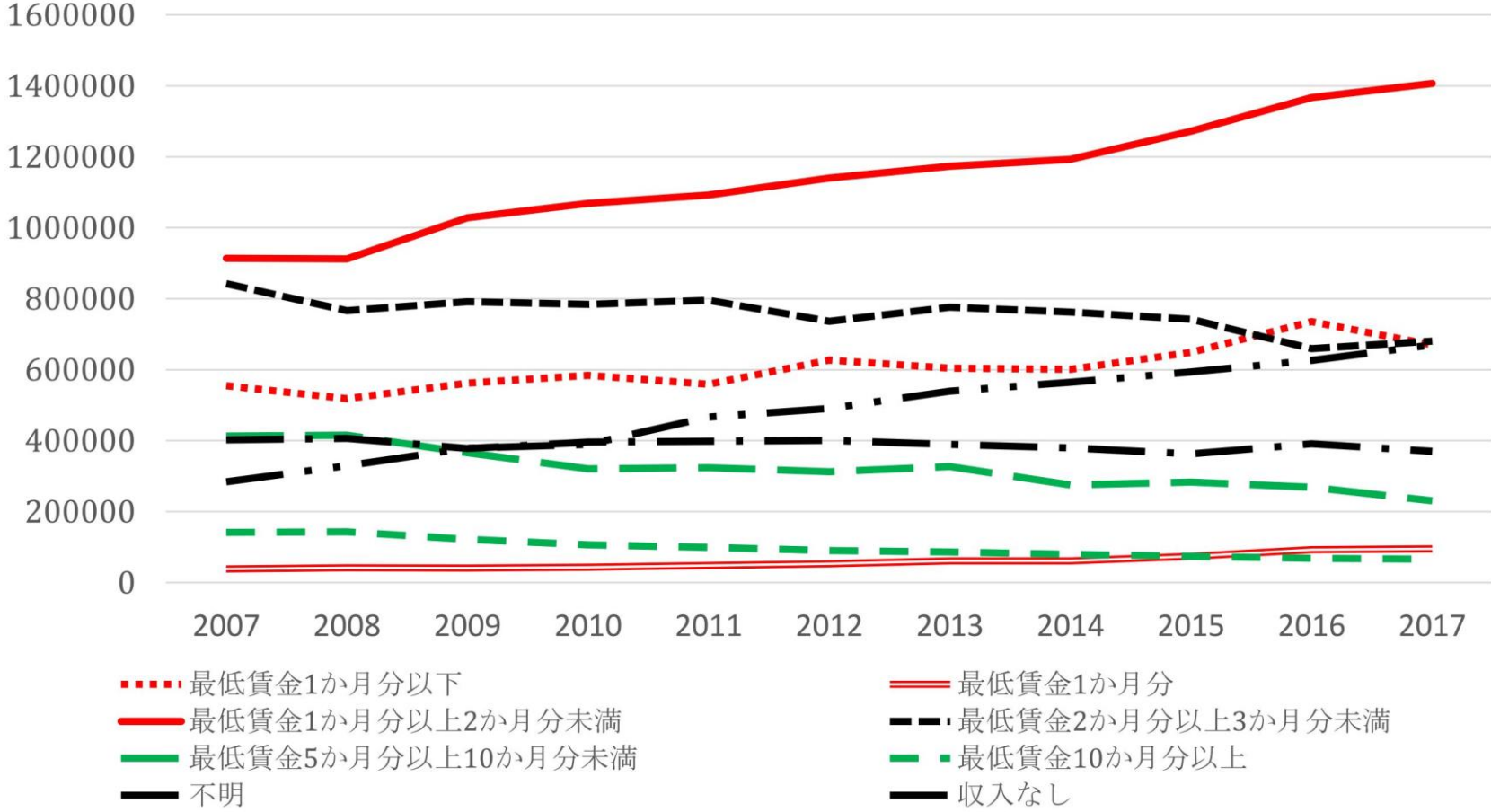
グラフ II ラテンアメリカ主要国*の月最低賃金でカバーできる家計支出の割合 (2018年)
単位: %



*ドミニカ共和国、ベネズエラを除く
出所: Salario Mínimo (2018)をもとに筆者作成

(2) 収入別の人口割合

グラフ III 収入別の人口割合 (2007-2017年)
単位: 人数

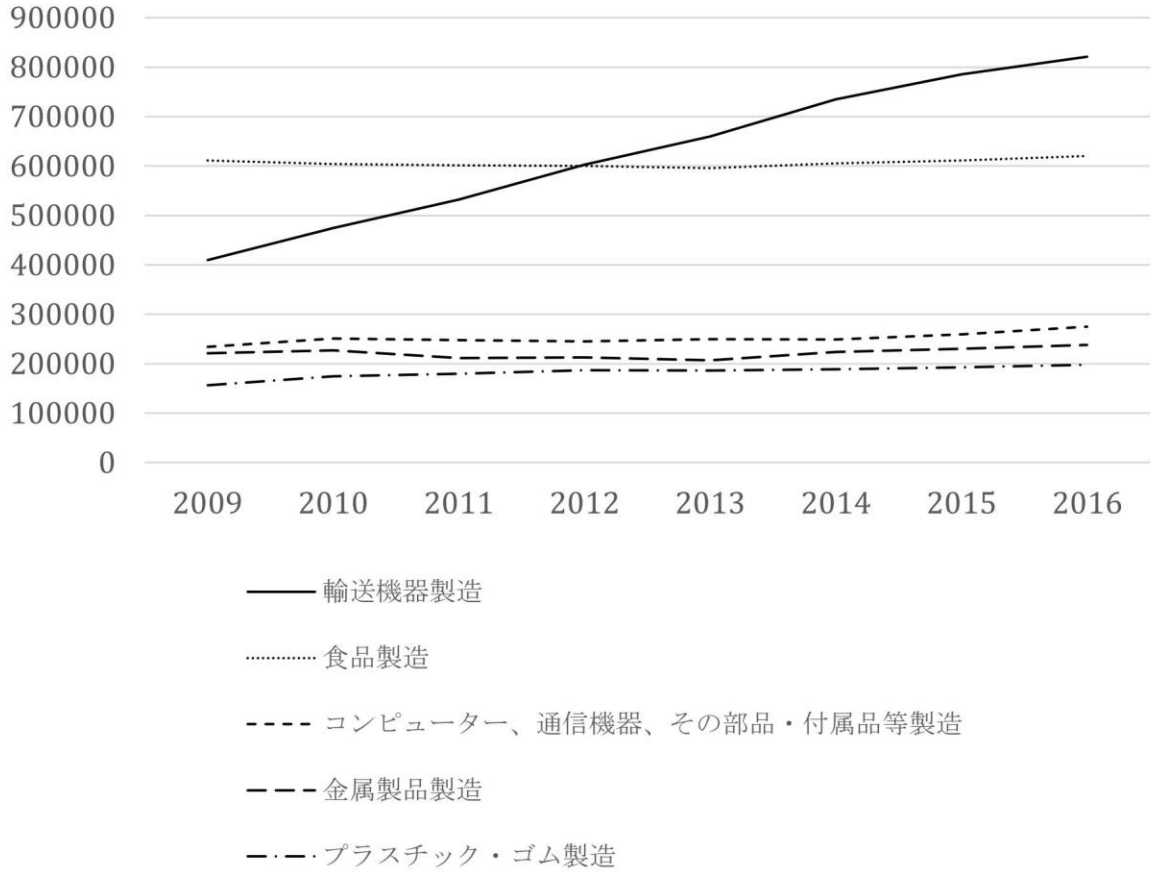


*数値は各年の平均値を示す
出所: INEGI (2018a) をもとに筆者作成

2017年の月最低賃金: 約111ドル

(3) 製造業従事者と給与

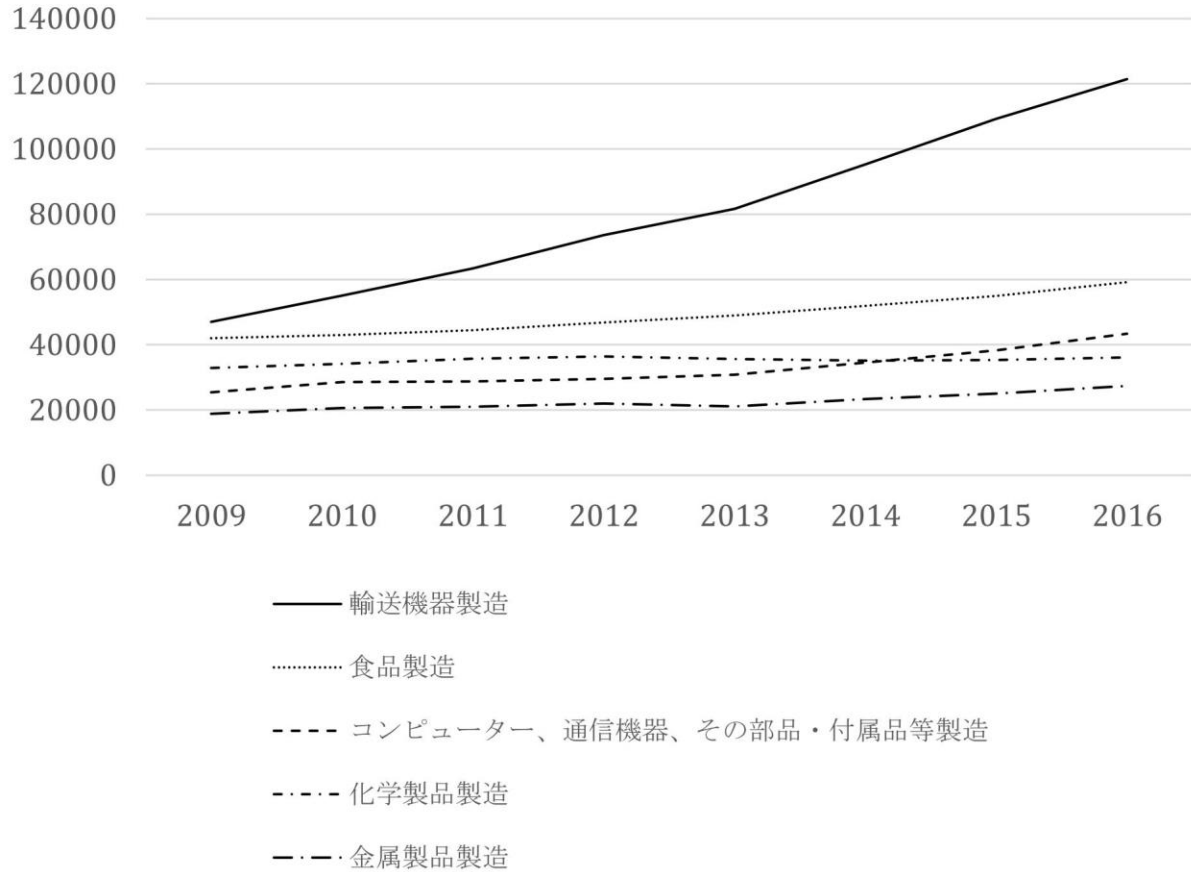
グラフ IV 製造業主要5部門従事者 (2009-2016年)*
単位: 人数



出所: INEGI (2018b)をもとに筆者作成

*2009~2016年の年間製造業従事者平均は3,175,393人

グラフ V 製造業主要5部門の給与レベル(総額) (2009-2016年)*
単位: 百万ペソ

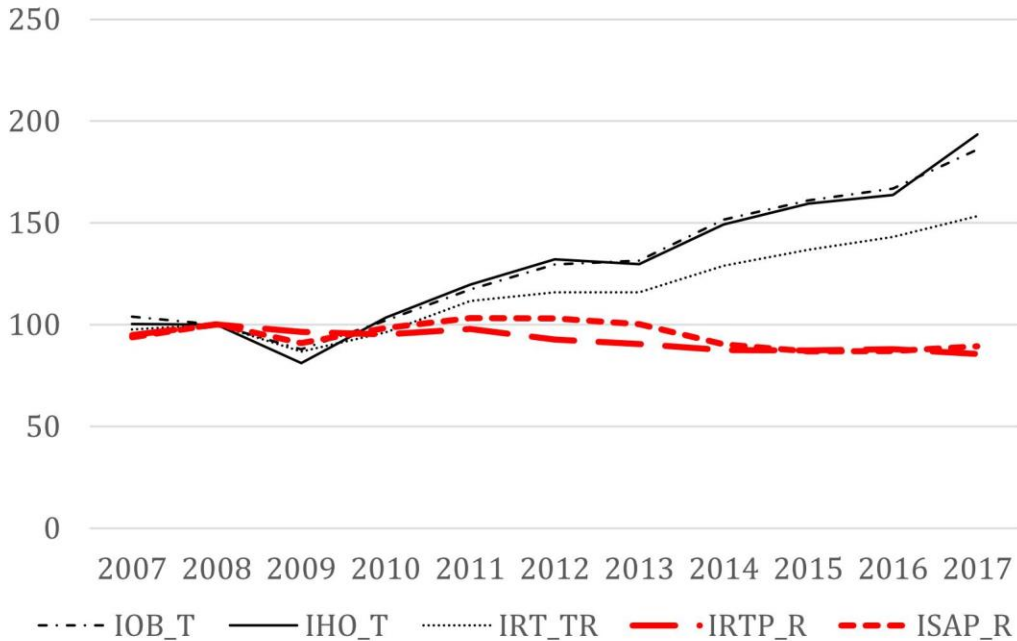


出所: INEGI (2018b)をもとに筆者作成

*2009~2016年の年間製造業平均賃金総額は382,845,135,600ペソ

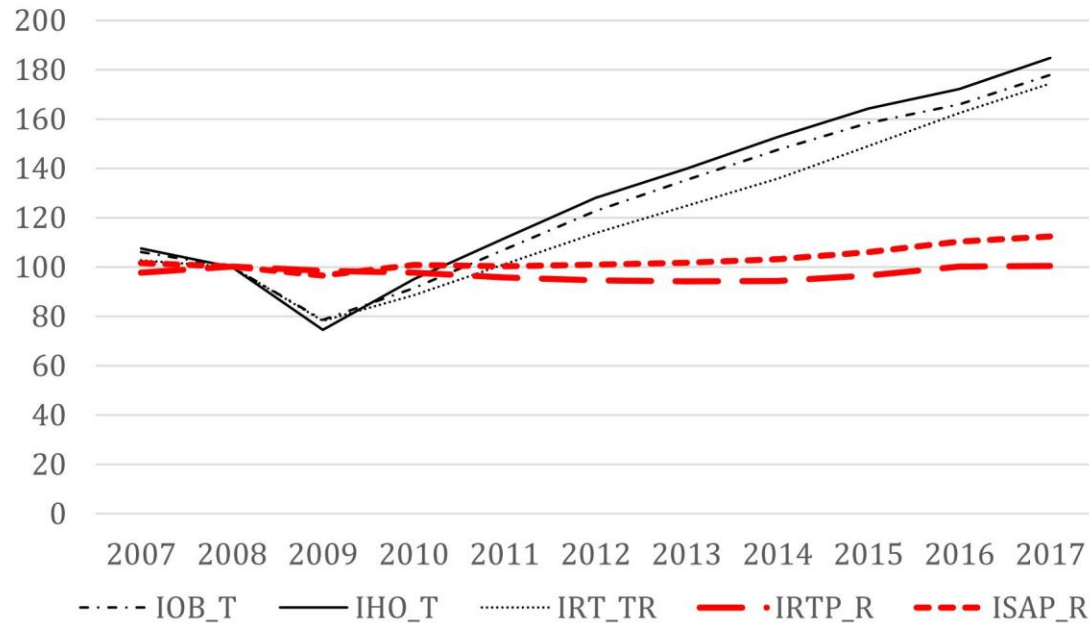
(4) 自動車産業の給与指数

グラフ VI 乗用車・トラック製造に関する諸指数
(2007-2017年) (2008=100)



*数値は、各年のそれぞれの平均指数を示す
出所: INEGI (2018c)をもとに筆者作成

グラフ VII 自動車部品製造に関する諸指数 (2007-2017年)
(2008=100)



*数値は、隔年のそれぞれの平均指数を示す
出所: INEGI (2018c)をもとに筆者作成

グラフVIおよびVIIの用語解説

IOB_T	製造業事業所における全従業員数指数
IHO_T	製造業事業所における全従業員の労働時間指数
IRT_TR	製造業事業所の実質報償指数
IRTP_R	製造業事業所の従業員毎の実質平均報償指数
ISAP_R	製造業事業所の従業員毎の実質平均給与指数

輸送機器製造の給与体系 (2017年) / INEGI: Encuesta Anual de la Industria Manufacturera (2017)

	従事者 (年平均)	総報酬 (年平均：ペソ)	一人当たりの収入 (年平均：ペソ)	時給* (平均：ペソ) 年収入/年2080労働時間
2009	409,958	47,003,737,000	114,655.00	55.12 (2.7 USD)
2010	474,277	55,059,218,000	116,090.84	55.81
2011	531,994	63,419,950,000	119,211.77	57.31
2012	602,714	73,645,803,000	122,190.29	58.74
2013	660,060	81,633,445,000	123,675.79	59.45
2014	735,099	95,248,151,000	129,571.86	62.29 (3.1 USD)
2015	785,789	109,227,498,000	139,003.59	66.82
2016	821,227	121,444,140,000	147,881.32	71.09 (3.5 USD)

1ドル=19.90ペソで計算

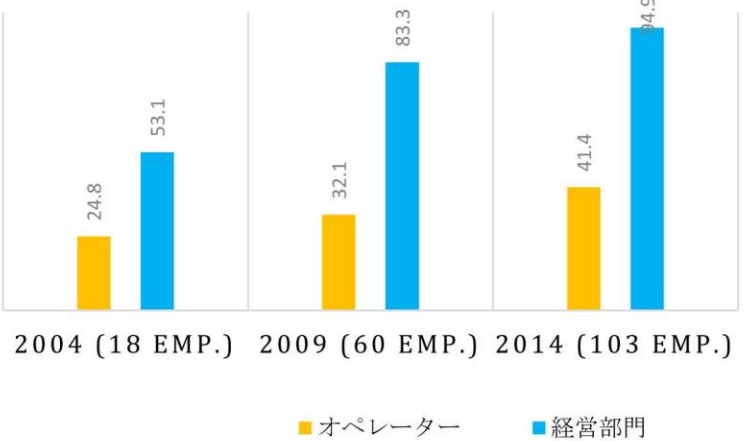
* 職種に区別なく総従事者の平均値

輸送機器産業の時給体系 (2014) / INEGI: Censos Económicos (2014)

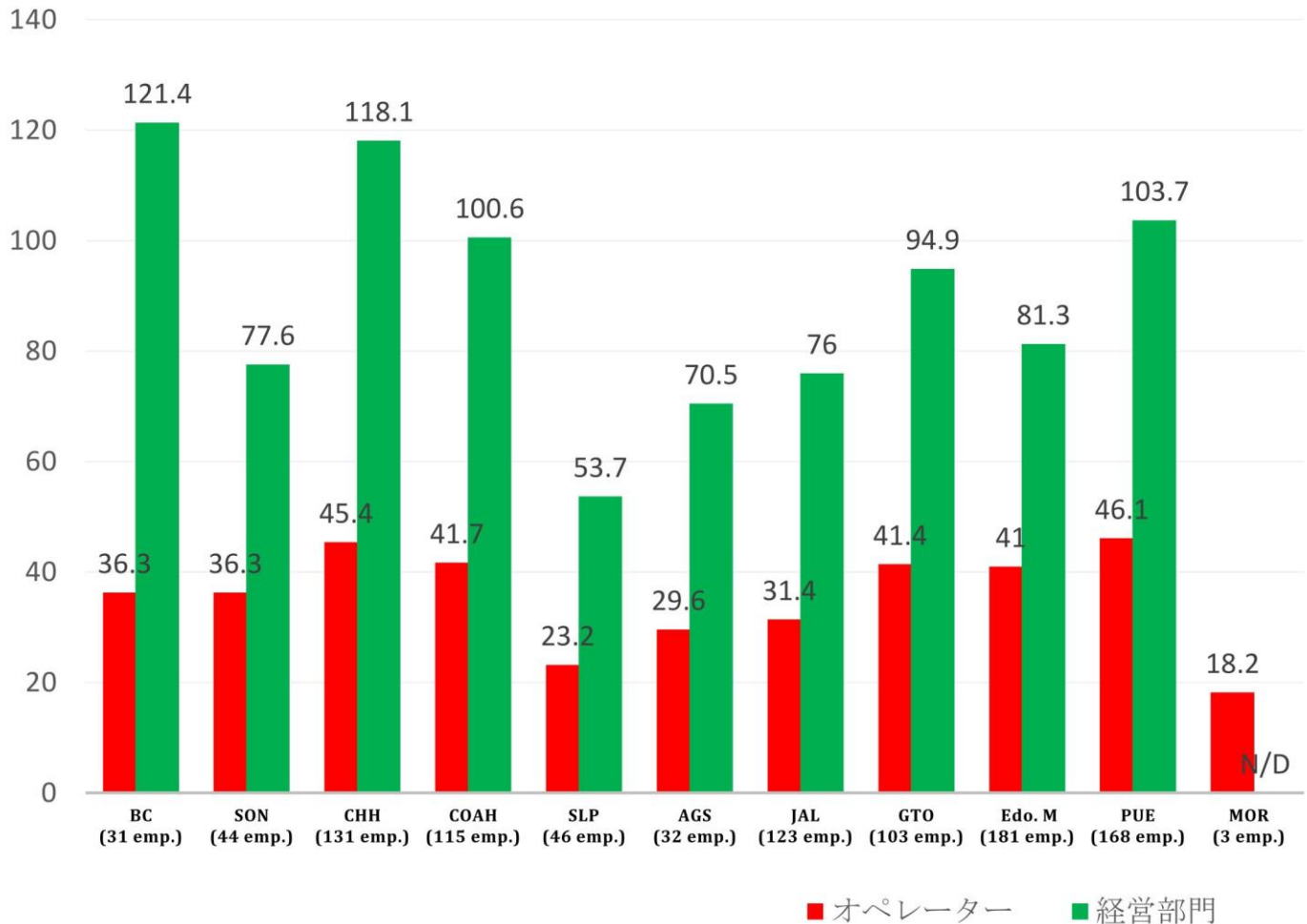
輸送機器産業：以下に分類：

- 車体・トレーラー部分
- ガソリンモーターまたその自動車用部品
- 電気・電子機器またその自動車用部品
- 自動車用ステアリング・サスペンションシステム部品
- 自動車用ブレーキシステム部品
- 自動車用トランスミッション部品
- 自動車用シートおよびインテリアアクセサリ
- 自動車用ダイカスト金属部品

日本投資が活発なグアナファト州の自動車産業の時給推移
単位: ペソ



自動車メーカーのある州における時給平均額
単位: ペソ



USMCA: 自動車産業の新原産地規則

USMCAに導入された新原産地規則(自動車産業を中心に)の5つのポイント

NAFTA再交渉(2017年8月～)

- 1 原産地規則;
- 2 紛争解決;
- 3 為替操作;
- 4 政府調達;
- 5 投資家と国家との間の紛争解決

等

(Office of the United States trade representative, 2017)

原産地規則: 製品が域内原産であると認められるための要件

NAFTAの現行割合: 62.5%

---米国の要求

- 1) 85% (うち50%の割合は米国にて生産されること)
- 2) 30% (自動車生産につき)は15～19ドルの賃金が支払われる地域で生産されること (2018年3月末)
- 3) 62.5% - 70% - 75%と10年間に段階的に引き上げ (2018年4月)

¿USMCAにおいて原産地規則はどのように設定されたか?

USMCAの概要

34章から構成

以下のような新しい規則を導入:

- サン・セット条項 (34.7条),
- マクロ経済および為替政策に関する条項 (33章)
- 市場経済を採用しない国家との貿易協定締結制限 (32章).
- “労働”条項 (23条):
 - 団結の自由と団体交渉権の保護;
 - 強制労働の撤廃
 - その他ILOの労働権に関する諸宣言に関わる権利 (23.1条)

等

第4章: 原産地規則

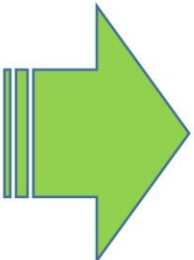
- (1) 域内原産(付加価値)割合 (VCR);
- (2) 特定部品に関する原産地割合;
- (3) 鉄鋼・アルミの域内調達義務;
- (4) 労働付加価値割合 (VCL):
- (5) 米国通商拡大法232条関連のサイドレター

USMCAの構造

- 1. [Initial Provisions and General Definitions](#)
- 2. [National Treatment and Market Access for Goods](#)
- 3. [Agriculture](#)
- 4. [Rules of Origin, with Product Specific Rules](#)
- 5. [Origin Procedures](#)
- 6. [Textiles and Apparel](#)
- 7. [Customs and Trade Facilitation](#)
- 8. [Recognition of the Mexican State's Direct, Inalienable, and Imprescriptible Ownership of Hydrocarbons](#)
- 9. [Sanitary and Phytosanitary Measures](#)
- 10. [Trade Remedies](#)
- 11. [Technical Barriers to Trade](#)
- 12. [Sectoral Annexes](#)
- 13. [Government Procurement](#)
- 14. [Investment](#)
- 15. [Cross-Border Trade in Services](#)
- 16. [Temporary Entry](#)
- 17. [Financial Services](#)
- 18. [Telecommunications](#)
- 19. [Digital Trade](#)
- 20. [Intellectual Property](#)
- 21. [Competition Policy](#)
- 22. [State-Owned Enterprises](#)
- 23. [Labor](#)
- 24. [Environment](#)
- 25. [Small and Medium-Sized Enterprises](#)
- 26. [Competitiveness](#)
- 27. [Anticorruption](#)
- 28. [Good Regulatory Practices](#)
- 29. [Publication and Administration](#)
- 30. [Administrative and Institutional Provisions](#)
- 31. [Dispute Settlement](#)
- 32. [Exceptions and General Provisions](#)
- 33. [Macroeconomic Policies and Exchange Rate Matters](#)
- 34. [Final Provisions](#)

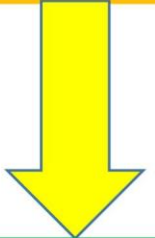


- Art. 4.1: Definitions
- Art. 4.2: Originating goods
- Art. 4.3: Goods wholly obtained or produced
- Art. 4.4: Treatment of recovered materials used in the production of a re-manufactured merchandise
- Art. 4.5: Value of regional content
- Art. 4.6: Value of the materials used in production
- Art. 4.7: Additional adjustments to the value of the materials
- Art. 4.8: Intermediate materials
- Art. 4.9: Indirect materials
- Art. 4.10: Automotive goods
- Art. 4.11: Accumulation
- Art. 4.12: De minimis
- Art. 4.13: Merchandise or fungible materials
- Art. 4.14: Accessories, spare parts, tools and instructional materials or other information
- Art. 4.15: Packaging materials and containers for retail sale
- Art. 4.16: Packaging materials and shipping containers
- Art. 4.17: Games or assortments of merchandise
- Art. 4.18: Transit and transshipment
- Art. 4.19: Operations that do not confer origin



Annex 4-A

Annex 4-B



Appendix to the Annex 4-B

- Table A: essential parts for passenger vehicles and light trucks;
- Table B: main parts for passenger vehicles and light trucks;
- Table C: complementary parts for passenger vehicles and light trucks;
- Table D: main parts for heavy trucks;
- Table E: complementary parts for heavy trucks;
- Table F: list of tariff provisions for other vehicles; Y
- Table G: list of components and materials for other vehicles

(1) 域内原産割合(VCR)

北米内で取引される自動車は、定められた域内割合を遵守しなければならない:

域内原産割合を算出する2つの方式 (4.5条):

純費用方式 $[VCR = (CN - VMNO)/CN \times 100]$

域内原産割合が上記方式により%で示される;

--CN : 純費用

--VMNO : 非原産材料価額

取引価額方式 $[RVC = (VT - VNNO)/VT \times 100]$

域内原産割合が上記方式により%で示される;

--VT : 取引価額(FOBベース)

--VMNO : 非原産材料価額

USMCAでは、域内原産割合を以下のように定める (4-B.3-1条):

--66% (2020年あるいは1年目)

--69% (2021年あるいは2年目)

--72% (2022年あるいは3年目)

--75% (2023年あるいは4年目)

(2) 特定部品に関する原産割合 (1/2)

自動車部品に関して：(4-B.3-2, 4ならびに5条)

カテゴリー1. コア・パーツ.

純費用方式で75%の原産割合を達成する必要

(附則4-B附属書・Table A. 2):

- (1) Axes;
- (2) Bodyworks and Chasises;
- (3) Motors;
- (4) Management Systems;
- (5) Suspension Systems;
- (6) Transmissions, and
- (7) Lithium batteries.

カテゴリー2. 主要部品

純費用方式で70%の原産割合を達成する必要

(附則4-B附属書・Tabla B):

- (1) Bearings;
- (2) Parts for bodies;
- (3) Brake systems;
- (4) Bumper;
- (5) Air conditioning and cooling engine;
- (6) Control panels;
- (7) Electric motors;
- (8) Engine and transmission parts;
- (9) Escapes;
- (10) Fuel systems;
- (11) Windshield;
- (12) Interior parts;
- (13) Passenger safety parts;
- (14) Seats and their parts;
- (15) Tires, and
- (16) Wheels.

カテゴリー3. 補完部品

純費用方式で65%の原産割合を達成する必要

(附則4-B附属書・Tabla C):

- (1) Audio and remote control equipment;
- (2) Autonomous parts of the vehicle;
- (3) Belts, gaskets and washers;
- (4) Cameras and monitors;
- (5) Catalytic converters;
- (6) Electronics and electrical;
- (7) Flyers and pulleys;
- (8) Instrument panels;
- (9) Lighting;
- (10) Locks;
- (11) Equipment for measuring and controlling equipment;
- (12) Engines (not for vehicle propulsion);
- (13) Plastic panels;
- (14) Regulatory teams;
- (15) Switches;
- (16) Valves, and
- (17) Wiring Sets

(2) 特定部品に関する原産割合 (2/2)

図1. 特定部品に関する原産割合

	算定方式	NAFTA上の規定	2020 (1年目)	2021 (2年目)	2022 (3年目)	2023 (4年目)
コア・パーツ	CN	規定なし	66.0%	69.0%	72.0%	75.0%
主要部品	CN		62.5%	65.0%	67.5%	70.0%
	VT		72.5%	75.0%	77.5%	80.0%
補完部品	CN		62.0%	63.0%	64.0%	65.0%
	VT		72.0%	73.0%	74.0%	75.0%

出所: USMCAより筆者作成

完成車に対するそれと並行して、特定部品に関する原産割合が定められた

*コア・パーツにはタリフジャンプが認められない:
その大半を域内で生産しなければ、USMCAの供する優遇措置を受けられない

(3) 鉄鋼・アルミの域内調達義務

--完成車メーカーが購入する鉄鋼・アルミの70%は域内のものでなければならない(4-B.6条)

--同義務は自動車部品には非適用

*4-B.6-3条：

本制度の適用を容易にすべく、USMCA加盟国は、必要に応じて鉄鋼・アルミに関する付加的な条件あるいは変更をなすものとする。

(4) 労働付加価値割合 (VCL)

USMCAは：乗用車につき40%・トラックにつき45%の付加価値は、北米における16ドル以上の賃金が支払われる地域において生産されなければならない、と定める (4-B.7-1条)

図2. 労働付加価値割合の遵守のスキーム

	計算方法	乗用車				トラック
		2020-	2021-	2022-	2023-	2020-
(a) 高賃金原材料・組立支出比率	年間原材料・部品費 (VCA) + 組立人件費 (CS) ネットコストあるいは総部品調達費用+組立人件費	15%~	18%~	21%~	25%~	30%~
(b) 技術開発人件費比率	R&DないしIT従事者人件費 北米の製造部門の総賃金支出	10%を上限に、労働付加価値割合に統合可				
(c) エンジン等生産クレジット	北米にて、①エンジン製造1万基超、②トランスミッション1万基超、③先進バッテリー2万5千基超のいずれかの工場を所有。 ④労働者に16ドル以上の支払。	5%を上限に、労働付加価値割合に統合可				
合計	(a)+(b)+(c)	30%	33%	36%	40%	特記なし

出所: USMCAより筆者作成

2023年(あるいはUSMCA発効4年目)までに労働付加価値割合40%が以下の形で遵守されなければならない (4-B.7-2条):

- 高賃金原材料・組立支出が25%、
- 技術開発人件費が10% (新車モデル、デザイン、エンジニアリング、試験、認証取得等の研究開発費/ソフトウェア開発、技術サポート等);
- エンジン等生産クレジットが5%

(5) 米国通商拡大法232条関連のサイドレター

図 3. 米国通商拡大法に則ったメキシコからの輸出制限

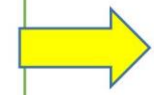
	制限	潜在的な関税率
乗用車	260万台/年	25%あるいは輸出時の米国の最恵国関税率よりも低い税率
自動車部品	1080億ドル/年	2018年8月の米国の最恵国税率あるいは輸出時の米国の最恵国関税率よりも低い税率

出所: USMCAより筆者作成

米国通商拡大法232条関連のUSMCAサイドレターは、同法をもとに、米国側の潜在的な輸出制限を定める

規制が発効した場合の関連企業への割当配分は、現状では未定

2017年のメキシコの米国輸出:
-乗用車180万台;
-自動車部品650億ドル



規制上限まで、まだ30~40%のスペースあり

在メキシコ日系自動車産業へのインパクト・潜在的なシナリオ (1/4)

大前提:

北米地域の自動車メーカーは、以下のものにつき域内原産割合を考慮しなければならない:

- (a) コア・パーツ (トランスミッション、モーター、サスペンション等);
- (b) 鉄鋼およびアルミ

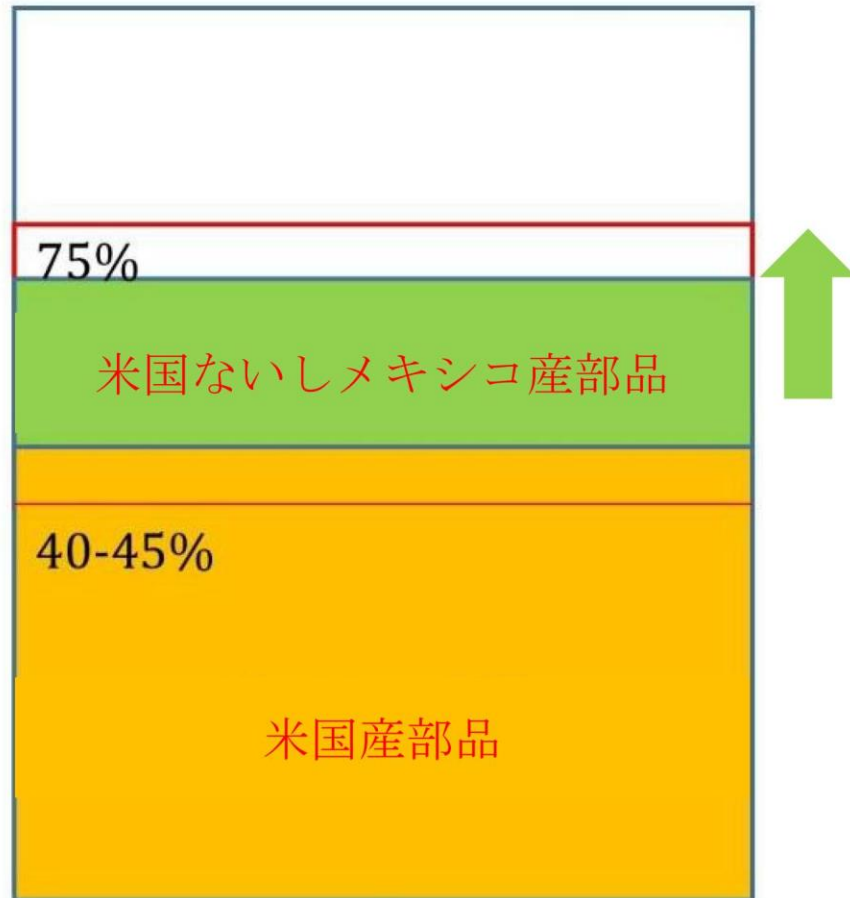
小前提:

上記のものにつき域内原産割合を遵守できない場合、次の点を考慮しなければならない:

- (a) 北米産の鉄鋼あるいはアルミ調達を増加;
- (b) 現行の最恵国関税率2.5%を負担しつつ、米国へ輸出

在メキシコ日系自動車産業へのインパクト・潜在的なシナリオ (2/4)

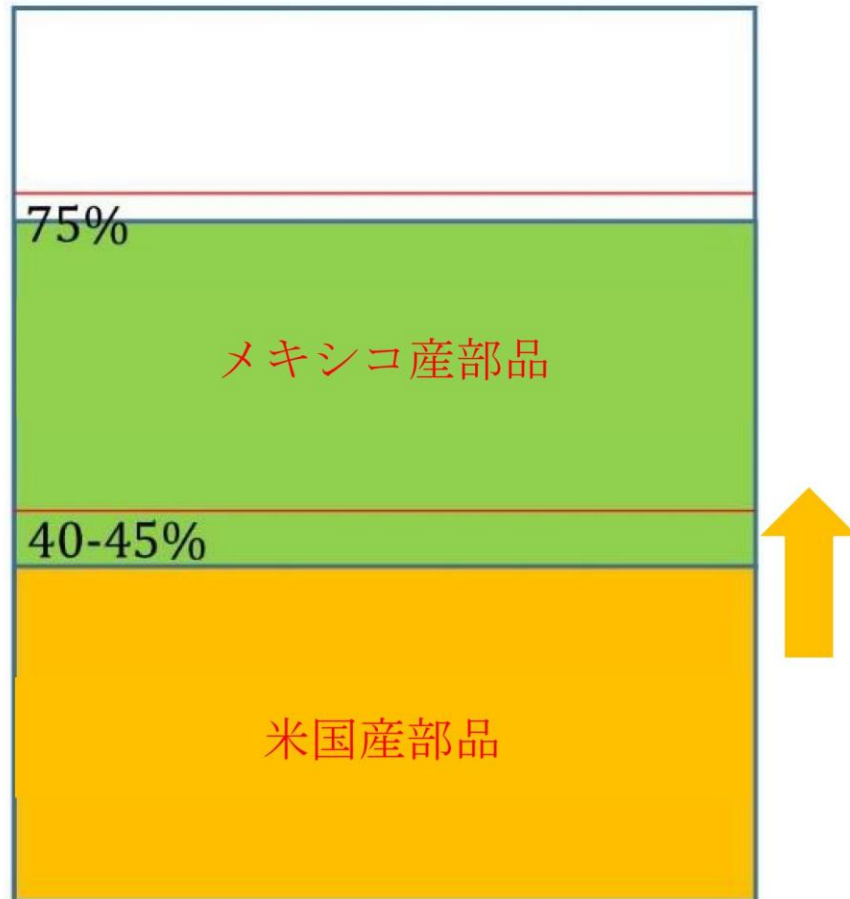
シナリオ1:
労働付加価値割合はクリア / 域内原産割合はわずかに届かない



北米以外(中国等)から調達する自動車部品を、域内からの調達に変更する必要

在メキシコ日系自動車産業へのインパクト・潜在的なシナリオ (3/4)

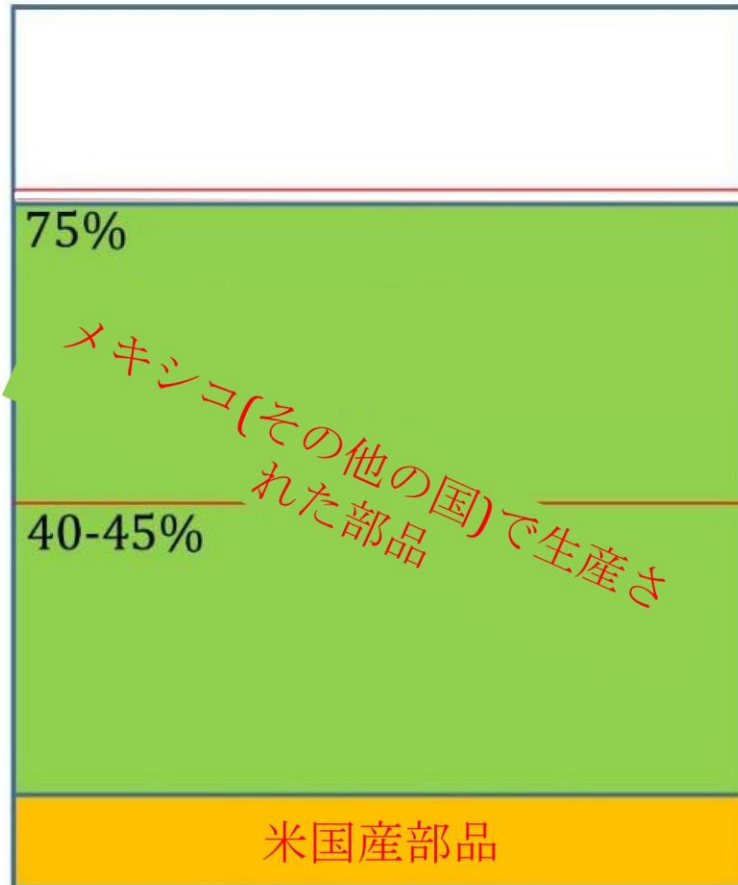
シナリオ2:
労働付加価値割合も域内原産割合もわずかに届かない



関税支払を回避すべく、コスト増となっても、
米国からの調達を増加させる必要

在メキシコ日系自動車産業へのインパクト・潜在的なシナリオ (4/4)

シナリオ3:
労働付加価値割合も域内原産割合も届いておらず、かつ米国からの調達も僅か



供給網の劇的な変更を伴うため、米国からの調達にシフトチェンジする場合、コストが大幅に増加する可能性

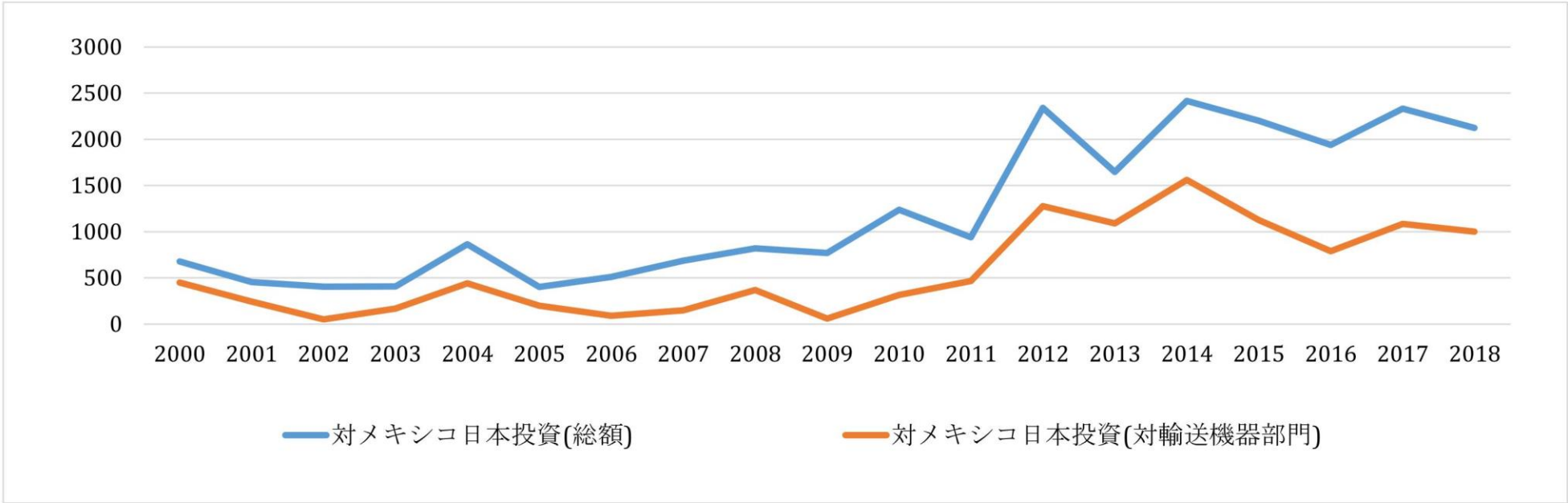
- ¿¿供給網を変更せず、関税を負担した方が有利??
- ¿¿米国からの僅かな資材調達を断念し、その他の国(アジア)から調達することで、関税支払を相殺??

¿¿米国からの調達をその他の国からに変更?

在メキシコ日系自動車産業の展望とメキシコの課題

対メキシコ日本投資の推移

グラフ VIII 対メキシコ日本投資総額と対輸送機器部門投資の推移 (2000-2018年)



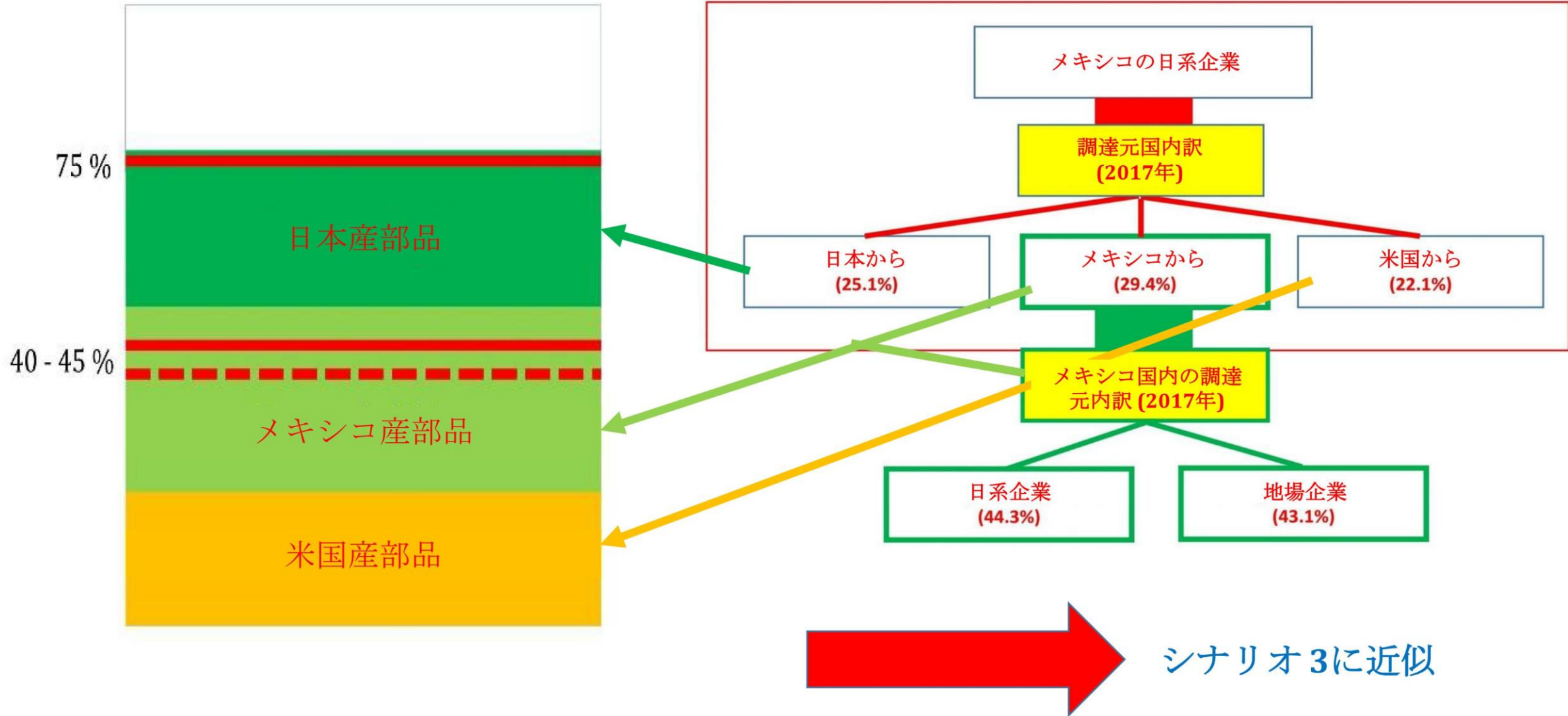
出所: Secretaría de Economía (2018)をもとに筆者作成

対メキシコ日本投資・年平均1454億ドル (2005-2018年)

対メキシコ輸送機器部門日本投資・総額9576億ドル (2005-2018年) = 総投資額の47%に相当

日墨EPA発効10年間における雇用創出効果：6.7倍(同協定発効前50年比) (Okabe y Meza, 2017)

メキシコにおける日系製造業(自動車関連企業)の資材調達構造 (2017年)



新原産地規則を在メキシコ日系企業が遵守するための主たる障壁

米国からの僅少な調達率



労働付加価値割合遵守困難

高率の域内原産割合

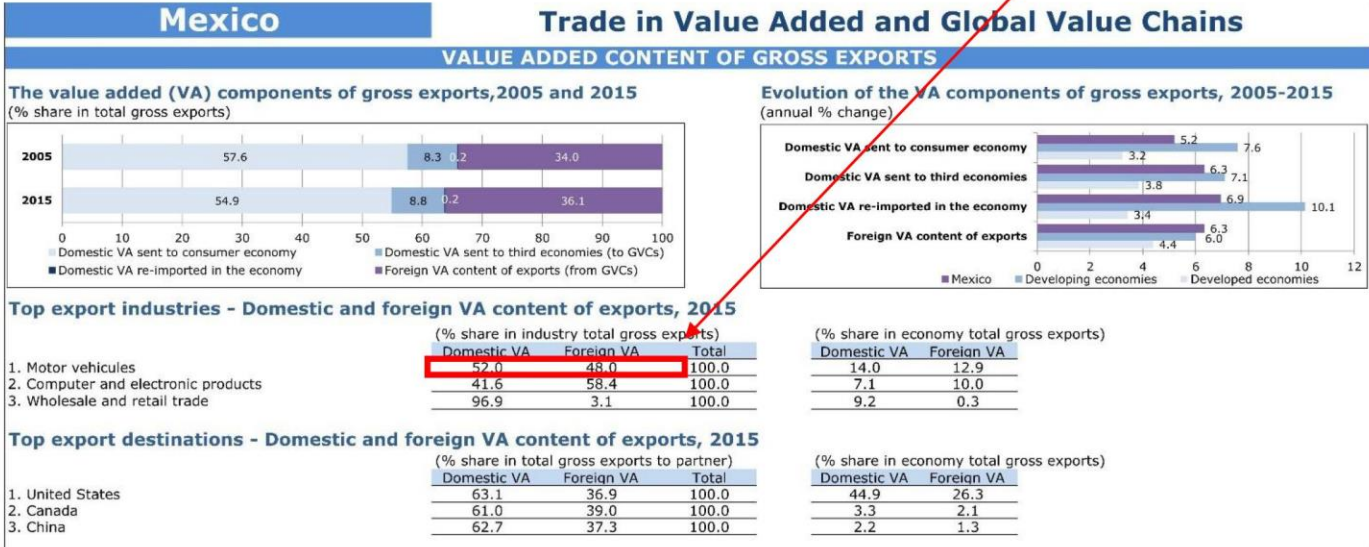
高率の鉄鋼・アルミ調達義務



アジア等からの鉄鋼調達が困難に

新原産地規則に対する米国の反応は？

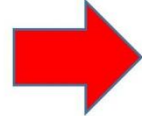
<p>USTR</p>	<p>Estimated impact of the USMCA on the U.S. automotive sector</p>	<p>-Over five years, the new capital investments available to the USMCA by the automotive manufacturing companies and their battery suppliers will be approximately 34 billion dollars. -USMCA will encourage at least 23 billion dollars a year in new auto parts acquisitions in the U.S.A. -Approximately 76,000 additional jobs in the country's automotive sector</p>
<p>International Trade Commission</p>	<p>U.S.-Mexico-Canada Trade Agreement: likely impact on the U.S. economy and on specific industry sectors</p>	<p>Analyze the impact of USMCA thoroughly</p>
<p>Alliance Automotive Manufacturers</p>	<p>Statement for USMCA</p>	<p>WARNS: -To ensure that the USMCA allows manufacturers in the North American region to compete effectively in the globalized market, it is vital to eliminate the applicable tariff for Section 232 imposed on steel and aluminum imported from Canada and Mexico -Application of the tariff of Section 232 itself in vehicles and auto parts incoming to the U.S. could undermine the competitive ability of US manufacturers in today's highly integrated markets and reduce future benefits that could be achieved through the USMCA</p>



出所 : WTO (2015) Comercio en valor añadido y cadenas de valor mundiales: perfiles estadísticos

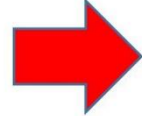
メキシコの課題

コア・パーツを生産するティア1レベルの
サプライヤーの招致促進



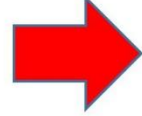
コア・パーツの域内原産割合遵守

鉄鋼・アルミの生産性を拡大



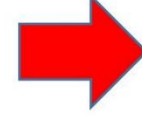
鉄鋼・アルミ調達義務遵守

高テクノロジーの製品の開発



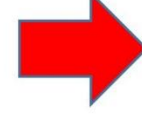
労働付加価値割合遵守に寄与

高賃金特別区の創設



労働付加価値割合遵守

ティア2レベルの地場産業の生産網統合促進



域内原産割合遵守

主要参考文献

- Alliance Automotive Manufacturers (2019) *Alliance statement on U.S. international trade commission report on USMCA*, recuperado de: <https://autoalliance.org/2019/04/18/alliance-statement-on-u-s-international-trade-commission-report-on-usmca/>
- Clúster automotriz de Jalisco (2018) *Importancia de las autopartes en México*, México: Secretaría de Desarrollo Económico del Gobierno del Estado de Jalisco
- Comisión del Comercio Internacional de E.U. (ITC) (2019) *U.S.-Mexico-Canada Trade Agreement: likely impact on the U.S. economy and on specific industry sectors*, USA: ITC, recuperado de: <https://www.usitc.gov/publications/332/pub4889.pdf>
- Delfín O., O. (2011) Estructura de las reglas de origen del Tlcán: un análisis metodológico del valor de contenido regional, en *Revista de investigaciones CIMEXUS*, Vol. 6, No. 2, México: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Industria Nacional de Autopartes (2018) *Programa estratégico automotriz visión 2014*, México: Industria Nacional de Autopartes.
- INEGI (2018) *Encuesta Anual de la Industria Manufacturera*, recuperado de: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/encuestas/establecimientos/mensuales/emim/2007/>
- (2014) *Censos económicos, 2014*, recuperado de: <https://www.inegi.org.mx/programas/ce/2014/default.html#Tabulados>
- Grossman, G. (1981) The theory of domestic content protection and content preference, en *Quarterly journal of economics* No. 96, USA: Oxford University.
- JETRO (2018) *The 2017 survey on business conditions of Japanese companies in Latin America*, México: JETRO
- Krishna, K. and Krueger, A. (1995) Implementing free trade areas: rules of origin and hidden protection, en *NBER working paper No. 4983*, USA: National Bureau of economic research.
- Okabe, T. (2013) Significado de estudios jurídicos con motivo del acuerdo regional de comercio, en *Desafíos y alternativas para la globalización: caso de México (coord. Arroyo, J., Rodríguez, R., Carrillo, S., Makintosh, A. y Okabe, T.)*, Japón: Center for Global Studies, Seijo University.
- (2018) Reforma laboral y la industria automotriz en México, en *Iberoamericana*, Vol. 41, No. 80, Japón: Instituto Iberoamericano, Universidad de Sofía
- (2019) Nueva regla de origen en el T-MEC, en *Comercio exterior*, No. 18, México: Bancomext.
- Okabe, T. y Meza G., K. (2019) Empleo de los trabajadores mexicanos: caso de las empresas japonesas ubicadas en el estado de Jalisco, en *Expresión económica*, Vol.42, México: Centro de investigaciones sociales y económicas del Departamento de economía, Universidad de Guadalajara.
- Palmeter, N. (1987) Rules of origin or rules of restriction? A commentary on a new form of protectionism, en *Fordham international law journal*, Vol. 11, No. 1, USA, Fordham law school.
- Representante de Comercio de los E.U. (USTR) (2019) *Estimated impact of the USMCA on the U.S. automotive sector*, USA: USTR, recuperado de: <https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/USTR%20USMCA%20Autos%20White%20Paper.pdf>
- Rosellón, J. (1994) Reglas de origen de tratados de libre comercio: efectos sobre el uso de factores internos de la producción, en *Economía mexicana, nueva época*, Vol. 3, No. 1, México: CIDE.
- Saeki, Y. (2017) Estrategia fundamental para la localización de las autopartistas japonesas, en *Asian management review*, No. 23, Japan: Japan scholarly association for Asian management.
- Secretaría de Economía (2018). *Flujos totales de IED hacia México por país de origen, según tipo de inversión*: Recuperado de <https://datos.gob.mx/busca/dataset/inversion-extranjera-directa>.
- Shintaku, J. (2016) Localización real en la producción en el extranjero de las empresas manufactureras japonesas, en *Akamon management review*, Vol. 15, No. 11, Japan: Global Business Research Center.
- Shintaku, J. and Ooki, K. (2012) Exportación de insumos industriales que sostiene la producción en el extranjero de las empresas japonesas y la localización real, en *Hitotsubashi business review*, Vol. 60, No. 3, Japan: Toyo Keizai Shinposha.
- Urata, S. (2002) *FTA Guidebook*, Japan: Nihon Boeki Shinkokai.
- Witker, J. (1993) Reglas de origen y procedimientos aduaneros, en *El tratado de libre comercio de América del Norte, análisis, diagnóstico y propuestas jurídicas, Tomo I*, México: UNAM.