Local Content Requirements

A **local content requirement** is a regulation that requires some specified fraction of a final good to be produced domestically. In some cases this fraction is specified in physical units, like the U.S. oil import quota in the 1960s. In other cases the requirement is stated in value terms, by requiring that some minimum share of the price of a good represent domestic value added. Local content laws have been widely used by developing countries trying to shift their manufacturing base from assembly back into intermediate goods. In the United States, a local content bill for automobiles was proposed in 1982 but was never acted on.

From the point of view of the domestic producers of parts, a local content regulation provides protection in the same way an import quota does. From the point of view of the firms that must buy locally, however, the effects are somewhat different. Local content does not place a strict limit on imports. Instead, it allows firms to import more, provided that they also buy more domestically. This means that the effective price of inputs to the firm is an average of the price of imported and domestically produced inputs.

Consider, for instance, the earlier automobile example in which the cost of imported parts is \$6,000. Suppose that purchasing the same parts domestically would cost \$10,000 but that assembly firms are required to use 50 percent domestic parts. Then they will face an average cost of parts of \$8,000 ($0.5 \times \$6{,}000 + 0.5 \times \$10{,}000$), which will be reflected in the final price of the car.

The important point is that a local content requirement does not produce either government revenue or quota rents. Instead, the difference between the prices of imports and domestic goods in effect gets averaged in the final price and is passed on to consumers.

An interesting innovation in local content regulations has been to allow firms to satisfy their local content requirement by exporting instead of using parts domestically. This is sometimes important. For example, U.S. auto firms operating in Mexico have chosen to export some components from Mexico to the United States, even though those components could be produced in the United States more cheaply, because doing so allows them to use less Mexican content in producing cars in Mexico for Mexico's market.

ローカルコンテント規制

ローカルコンテント規制は，最終財の一定割合を国内で生産することを求める規制である。この割合は，1960年代にアメリカで実施された石油の輸入割当のように物理的な単位で指定される場合もある。また，国内の付加価値を示すある財の価格に対する最低限の割合を金額ベースで示される場合もある。ローカルコンテント法は発展途上国で広く用いられてきた。製造業の基盤を組立から中間財の製造へシフトさせるためである。アメリカでは，1982年に自動車のローカルコンテント法案が提出されたが，実施には至らなかった。

国内の部品生産者の立場からは，ローカルコンテント規制は，輸入割当と同じような保護をもたらす。しかし，部品の現地調達を求められる企業にしてみれば，その効果はいささか違うものになる。ローカルコンテント規制は輸入を厳しく制限することではない。現地調達が拡大すればするほど，輸入量を増やすことができる。つまり，企業にとって投入財の実効価格は，輸入財と現地で生産された財の平均価格になるということである。

前に取り上げた輸入部品が6,000ドルという自動車のケースを例に説明してみよう。この輸入部品と同じものを現地で購入すれば1万ドルかかると仮定する。ただし，完成車の組立メーカーは，部品の50％を国産品にするよう求められている。したがって，組立メーカーが購入する部品の平均価格は，8,000ドル（0.5 × 6,000ドル + 0.5 × 10,000ドル）になる。そして，この部品の平均価格が完成車の最終価格に反映される。

ここで重要なポイントは，ローカルコンテント規制では政府収入も割当レントも発生しないということである。その代わり，輸入財と現地財の価格差が最終的な価格に割り振られて，消費者に転嫁される。

ローカルコンテント規制の手法が画期的なのは，企業がローカルコンテント規制を満たすのに，国内の部品を使用する代わりに輸出をしてもいいという点である。この点が重要になる場合もある。たとえば，メキシコで操業するアメリカの自動車メーカーは，アメリカで製造するほうが安くても，メキシコからアメリカへの部品輸出を選択してきた。この輸出によって，メキシコ市場向けにメキシコで製造する自動車に使用するメキシコ製の部品を減らすことができるからである。

From Krugman, Obstfeld, and Melitz International Economics: Theory and Policy, 9th edition (Japanese translation from 8th edition by Akiko Yamamoto *et al* 2009.)