

中国の「ハイテク重商主義」？

津上 俊哉日本国際問題研究所 客員研究員
現代中国研究家

去る3月5日、中国の李強総理は恒例の全人大において、経済政策の一丁目一番地に次のような政策を据える政府報告を行った。平たく言えば「ハイテク産業政策」だ。

- ・現代産業システムの建設を強力に推進し、「新質生産力」の発展を加速する。科学技術イノベーションによる産業イノベーションを推進し、新型産業化を加速する。
- ・科学技術への投入強化で「自立自強」を進め、サプライチェーンの強靱化、安全性の向上を図ると共に、製造業の高度化、智能化を図って、国際的影響力のある「中国製造」ブランドを打ち立てる
- ・新型工業化を強力に推進し、デジタル経済、人工知能、バイオ製造など多くの戦略的新興産業を創出する
- ・教育強国・科学技術強国・人材強国を一体的に建設する「科教興国」戦略を推進する

「新質生産力（New Productive Force）」は習近平語録のひとつで、「破壊的な効果のある技術革新、生産要素の革新的配分、産業の深い転換と高度化によって生み出される現代の先進的生産力」だそうだ。

科学技術を経済成長の動力と位置づけることは経済政策の王道だが、中国の特徴は、科学技術の振興が経済、産業の振興という目的ときわめて強固に結びついていることだ。特に地方政府はこれを伝統的なインフラ建設に代わる新たな投資事業だととらえて、各地で地元新しいハイテク支柱産業を育成するべく競い合うように官主導の産業投資を進めている。

政府は同時にリチウム電池、太陽光パネル、EV（電気自動車）の3つを「新三様」（注：「新三大輸出業種」という意味。過去には服装、家具、家電が「三大輸出業種」とされてきた）」と呼んで、国内・海外市場の開拓を後押ししている。その結果、今や中国の世界シェアは太陽光パネルで8割、車載リチウム電池では

5割以上を占めるといわれており^{注1}、その発展の速さと競争力の強さは目を瞠る。

さらに昨年从中国製EVの進撃が始まった。中国国内では、急速に進む市場のEV化に後れを取った外国ブランド車がシェアを落としている（表1参照）。また、昨年の中国自動車輸出量は、台数にして522万輛、金額にして1016億ドル（対前年比69%増）と、日本を抜いて世界最大の自動車輸出国になった。

一方で、これらの業種で政府の誘導によって需給バランスを度外視した過剰投資が行われた結果、弊害も顕在化している。太陽光パネルの場合、中国は世界需要に倍する生産能力を抱えるといわれる。この結果、価格も過去1年の間に半値以下に低下し（ワット当たり0.26→0.11ドル）、サンテック（尚徳太陽能電力）など大手太陽光パネルメーカー数社が経営危機に見舞われている。

EVでも過去10年の間に林立したメーカーの間で度を越した安値販売競争が起きており、稼働率の低い中下位メーカーの大半は生存が危ぶまれている。また、車載リチウム電池については、中国EV業界の首脳が「電池メーカーの年間生産力は来年までに4800ギガワット時に達するが、中国が必要とするのはせいぜい

表1 2023年中国国内自動車販売シェア

ランク	企業名	販売台数（万輛）	前年同比	シェア
1	BYD	270.6	50.0%	12.5%
2	一汽VW	184.7	3.8%	8.5%
3	吉利汽車	141.2	14.4%	6.5%
4	长安汽車	137.2	7.7%	6.3%
5	上汽VW	123.1	-1.0%	5.6%
6	广汽トヨタ	90.1	-7.3%	4.2%
7	上汽GM	87.0	-16.1%	4.0%
8	奇瑞汽車	81.1	12.9%	3.7%
9	一汽トヨタ	80.2	0.3%	3.7%
10	長城汽車	76.0	0.2%	3.5%

色は外資系ブランド

出典：中商情報網（<https://www.askci.com/>）

1200ギガワット時だ」と語っている（以上の各種データについては注2参照）。

欧米で「中国過剰供給」問題に対する懸念が急速に高まる

欧米諸国は中国のこの状況に対して、最近警戒感を急速に高めている。「中国は政府主導で過剰な産業投資をしている。内需を大幅に上回る供給力を築いた結果、今後輸出を増大させて、他国の内需を横取りし、産業に損害を与える結果を招く」というのだ。

欧米メディアの報道も今年に入って急増しており（表2参照）、今や中国経済に関する欧米の最大関心事は「過剰供給」問題になったと言っても過言ではない。「新しい重商主義だ」という呼び方もされ始めた。4月上旬に訪中した米国のイエレン財務長官も「中国の過剰供給」に強い調子で警告を送り、内需を拡大して経済成長をよりバランスの取れたものにするよう求めた。

今の中国経済は、内需の不振によってデフレに陥る

不安も取り沙汰されている。このため、国内にも「需要不足でデフレ懸念が高まる時期に、供給サイドを強化する政策を進めれば需給ギャップがさらに拡大して、デフレが深刻化する」という懸念の声がある。

中国政府も過剰生産能力の積み上がりを放任しているわけではなく、特に過剰問題が最も深刻な太陽光パネルについては、昨年7月に国務院が「純粋に」生産能力の拡張のみを目的とした工場の新設を厳しく禁じると同時に、エネルギー消費、環境保護、および品質管理に関する要件を強化する通達を出している。

しかし、経営危機に陥った大手パネルメーカーに対しては、これまで傘下の投資ファンドなどの投融資を通じて支援してきた地方政府が救済に乗り出してきた。また、中央が出す過剰設備対策の内容は「技術レベルの低い設備の新設禁止・淘汰」がお定まりなので、対象企業は淘汰を免れるためにグレードアップのための追加投資をするのが常だ。このため、過剰設備は今後も淘汰されずに温存される公算が大きい。

表2 最近欧米メディアで取り上げられた「中国の過剰供給」問題（「イエレン訪中」関連を除く）

2023/12/7	China and the EU risk a trade war	The Economist	Massive Chinese overcapacity in electric cars is a giant political risk for Europe
2024/1/7	Xi's Solution for China's Economy Risks Triggering New Trade War	Bloomberg	China's shift toward high-value add manufacturing threatens to further raise trade tensions with the US, Europe and others.
2024/1/17	China Goes All In on Green Industry to Jolt Ailing Economy	WSJ	Capital is pouring into factories that make items such as electric vehicles, batteries and renewable-energy gear as Beijing looks for new sources of growth
2024/2/1	China's overcapacity a challenge that is 'here to stay', says US chamber	FT	Overcapacity was also emerging as an issue for some sectors as Chinese policymakers increase state bank lending and industrial subsidies in an attempt to improve lacklustre growth
2024/2/24	China's woes won't slow US economy, but excess capacity a concern, says Treasury's Adeyemo	Reuters	China's heavily subsidized manufacturing capacity for electric vehicles, solar panels and other goods has followed industries such as steel and aluminum in producing more goods than China can consume
2024/2/26	Chinese industrial overcapacity looms over WTO meeting	Le Monde	China has been compelled to seek growth through exports, with the US and EU accusing Beijing of distorting international competition by supporting its industrial sector.
2024/3/3	The World Is in for Another China Shock	WSJ	China is flooding foreign markets with cheap goods again. This time it isn't buying much in return.
2024/3/4	De-risking green tech in China: From dependence to dominance	MERICs (Mercator Institute for China Studies)	To Beijing, de-risking is a political goal, not an economic one...Given the immense cost China pays for building and keeping domestic industrial capacities, European leaders need to realize just how much political will and economic resources are needed
2024/3/13	China Adviser Flags Geopolitical Risks in Xi's Industry Push	Bloomberg	China's industrial policy is at the heart of US concerns about Chinese overcapacity and the European Union's anti-subsidy investigation into Chinese electric vehicle imports.
2024/4/5	As China Shock 2.0 Brings Flood of Cheap Goods, Brazil and India Join U.S., Europe in Backlash	WSJ	Emerging economies join U.S. and Europe in shielding domestic manufacturers from a rising tide of Chinese imports
2024/4/6	Xi Jinping's misguided plan to escape economic stagnation	The Economist	Mr Xi wants state power to accelerate advanced manufacturing industries...Mr Xi's flaw is that weak domestic demand means some new production will have to be exported

「レガシー半導体」が地政学的対立の新しい争点に

もうひとつの警戒の声は、最近高まる一方の地政学的対立に関わるもので、「中国は再生エネルギー機器やEVなど今後の世界に欠かせない重要商品において、世界中を中国製品に依存させて、これを武器に使おうとしている」というものだ。習近平主席が2020年に「国際産業チェーンがわが国への依存度を高めるようにする」という趣旨の講話をしているので^{注3}、この警戒は言いがかりとばかりとも言い切れない。

特に最近欧米諸国が懸念を強めているもうひとつの商品が、数世代前の技術で作られる「レガシー半導体」だ。中国は線幅5ナノメートル以下の最先端チップの領域では、米国の制裁措置によって当分追い付くことが難しいが、28ナノメートル以上のレガシー半導体チップの領域では、猛烈な勢いで技術開発と設備投資を進めて、自動車や電子製品などのユーザー産業の外国製チップへの依存を解消しようとしている。

この結果、中国における半導体の大規模工場は、現在稼働中が44、建設中が22、さらに計画中が10あり、業界では今後3～5年で、線幅50～180nmのレガシー半導体の生産能力のうち、約半分は中国で占められるという予測もある^{注4}。

去る3月、米国とEUは、中国のこのようなレガシー半導体生産能力の急拡大が国家安全およびグローバルサプライチェーンに及ぼす悪影響を共同で調査することで合意した^{注5}。

深まる対立、広がる市場閉鎖

「中国過剰供給」問題に対して、EUはすでに昨年10月「補助金を受けて生産された」中国製EVに対する相殺関税調査を開始、米国もインフレ防止法（IRA）に基づく米国産EV助成策から中国製品を排除する方針を打ち出した。さらにスマートカーのセキュリティ・リスクについても商務省が調査を開始している^{注6}。

一方で、中国は欧米で急速に高まる「中国過剰生産」批判に対して、国家指導者が次のような論法で反論している^{注7}。

- (1) 中国のEV、バッテリー、太陽光パネルの輸出は世界のインフレ圧力の緩和に役立ち、地球温暖化問題への取り組みにも貢献している（習近平主席→ドイツ首相シュルツ）
- (2) 過剰供給は競争や「適者生存」を促す効果もある、どの国も強い産業と弱い産業があり、これは比較

優位の問題だ（李強首相→ドイツ首相シュルツ）

中国が引き金を引いた太陽光パネルの劇的な価格低下によって世界で太陽光発電の普及が加速しているのは事実だが、(1)の言い分は懸念を深める欧米諸国の耳には聞き直りに聞こえるだろう。また、(2)の「比較優位・適者生存」論についても、競争力の弱い産業を支援して国産化率を高める政策をとり（例：中国製造2025）、経営危機に陥った太陽光パネルメーカーを地方政府が救済して「弱者淘汰」を妨げている中国の口から聞かされると強い違和感を覚える。

ただ、中国には中国の言い分もある。西側諸国はこの争いのなかで中国の「重商主義」「ハイテクを武器に使おうとしている」等々と非難するが、中国は「最初にハイテクを武器に使い始めたのは西側ではないか、半導体輸出を制限して中国のスマホ産業を潰そうとしたではないか、西側も巨額の産業補助金を出しているではないか、それらを『安全保障のためだ』と言うなら、中国も同じことだ」と言うだろう。

中国も経済安全保障を理由に欧米の動きに対抗する措置を始めている。情報セキュリティ上の理由で、iPhoneを公務に利用するのを禁じ、Tesla社のEVの乗り入れを許さない公共施設が増えている^{注8}。さらに、自動車や電子製品のメーカーに対しては国産半導体の使用を増やして輸入を減らせという指導も行われているという。特に米国への依存から脱却することは、国家安全にかかわる喫緊の優先事項とされている。

世界経済デカップル化のさらなる進行

こうしてハイテク分野でお互いを排除する動きが強まると、世界経済のデカップル化、ブロック化がますます進行しそうだ。

西側諸国は中国の新三大輸出商品や枯れた半導体チップの輸入阻止に動くだろうが、自国市場は守れても、代わりに中国がとる対抗措置によって中国市場を大きく失うことになりかねない。また、中国と西側の地政学的対立に与しないグローバル・サウス諸国では、性能がよく価格も低廉な中国製品に市場をかなり奪われる恐れがある。

とくに、自動車と半導体は、西側諸国と中国の経済をつなぐ主要な架け橋となってきた産業だ。日米欧の自動車メーカーにとって、中国は年間3000万台の車が売れる世界最大で死活的に重要な市場だ。同様に、西側半導体メーカーにとっても、中国は世界の半導体需要の3割を占める最大の市場だ。西側企業はこの巨大市場の上に、協力企業だけでなく金融、各種プロ

ファッション・サービスなど在中外資企業のエコシステムを築いてきた。このため、外資の自動車や半導体が中国で衰退すると、中国と西側の経済的な結びつき全体が弱くなる可能性がある。

中国も国内は内需が不振なうえ、西側から奪うグローバル・サウス市場も世界の最終需要に占める割合はまだ小さい。結果として中国も当初目論んだほどの市場は獲得できずに、過剰投資問題がいっそう深刻化する恐れがある。これまでは経営危機に陥った地元企業を地方政府が救済してきたが、地方政府自身が財政難に直面するなか、ハイテク産業に向けてきた官主導の投融資は、巨大な不良債権となって地方財政にのし掛かるだろう。

また、デカップル化、ブロック化は中国と西側諸国との間でだけ起こるわけではない。今は米国の対中高関税や輸入制限を嫌って中国の完成品組立工場などが米国への輸出経路地としてASEAN諸国やメキシコなどに移転する結果、これらの国がデカップル化による利益を得ている（IMFはこれらの国を「コネクター」と命名した^{注9}）。しかし、米国ではこれら第三国経由で中国の半製品が流入してくることに「迂回的な輸出だ」として警戒感を強めており、やがてはこれらの国もデカップル化による影響を受ける恐れがある。

デカップル化のさらなる進行は「全員敗者」の未来を招く

ハイテク輸出振興…かつて日本や韓国、台湾も通った道だ。中国もこの伝統的な定石に倣おうとしているのかもしれないが、この政策が成功するには、ひとつ前提条件が満たされる必要がある。「自由貿易体制が今後もそこそこ維持されていく」ことだ。

小さな国がハイテク重商主義をやっても大きな問題にはならないが、今やGDPが日本の4倍あり、世界第2位の科学技術大国になった中国が、自動車や半導体など政治性の強い戦略産業を舞台にハイテク重商主義をやれば、自由貿易体制は間違いなく壊れるだろう。ハイテク産業政策を経済政策の一丁目一番地に据えた中国は、そのリスクを等閑視したのではないか。

過去30年間、グローバリゼーションは効率追求一辺倒になり過ぎた。今は世界中でその反動が起きているが、自由貿易体制を解体していけば、今度は世界中が敗者となる結果を生む。

自動車や半導体製造装置に関わる日本企業にとって、中国は今も死活的に重要な市場だ。設備過剰問題が発端となって中国と西側の対立がさらに深刻化する

ことは、日本経済にも重大な影響を及ぼす。保護貿易主義のエスカレーションを止めることは難しいが、日本も事態の悪化を少しでも防ぐ努力をすべきだ。

（4月23日記）

- 注1：太陽光パネルについて—IEA “Solar PV Global Supply Chains”
<https://www.iea.org/reports/solar-pv-global-supply-chains/executive-summary>
車載リチウム電池について—ジェトロ「EVとともに急成長する中国の車載電池メーカー」
<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2023/1201/1ec2c953da174cd6.html>
参照。
- 注2：「EVよりバッテリーとソーラーが深刻—中国の過剰生産能力を分析」（ブルームバーグ 24/4/4）
<https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2024-04-04/SBCMAXT0AFB400>
- 注3：「国家中長期経済社会発展戦略若干問題」（習近平主席中央財經委員会 20/4/10）
http://www.qstheory.cn/dukan/qs/2020-10/31/c_1126680390.htm
- 注4：「Overview of China's Semiconductor Equipment Industry」（TrendForce 24/2/17）
<https://www.trendforce.com/news/2024/02/17/news-overview-of-chinas-semiconductor-equipment-industry>
および「Running on Ice: China's Chipmakers in a Post-October 7 World」（Rhodium Group 23/4/4）
<https://rhg.com/research/running-on-ice/>
- 注5：「EU Weighs Joining US in Reviewing Risks of Chinese Legacy Chips」（Bloomberg 24/3/18）
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-03-18/eu-weighs-joining-us-in-reviewing-risks-of-chinese-legacy-chips>
- 注6：「Biden orders US investigation of national security risks posed by Chinese-made 'smart cars」（AP 24/3/1）
<https://apnews.com/article/china-electric-vehicles-privacy-personal-data-biden-844f2406512b94212ee1a92a61e5a33a>
- 注7：「Xi Jinping says China's exports are helping to ease global inflation」（FT 24/4/16）
<https://www.ft.com/content/7cc89622-66a7-4b1c-9b2e-138f121a4731>
- 注8：ただし、4月末、中国の政府機関と自動車の業界団体はテスラが上海工場で製造する2車種について、データの安全管理に関する規定に適合していると発表した。「テスラ車、中国重要施設の乗り入れ解禁 上海で製造2車種適合」（朝日 24/5/1）
<https://digital.asahi.com/articles/DA3S15924772.html>
- 注9：「Changing Global Linkages: A New Cold War?」（IMF Working Paper 24/4/5）
<https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2024/04/05/Changing-Global-Linkages-A-New-Cold-War-547357>

