

EV 通商紛争の行方

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



5月14日、バイデン米国大統領は中国製電気自動車（EV）の輸入関税を従来の25%から100%に引き上げると発表した。2018年、トランプ政権が中国からの輸入製品に対して通商法301条に基づいて課した最大25%の関税を見直す手続の中で、EVに対しては関税率を100%に引き上げたものだ。

EUも昨年10月に開始した反補助金調査の結果、6月12日中国製EVに対して最高48%の暫定関税を課することを発表した。その後暫定関税率は微修正されたが、11月に最終結論を得て税率が確定するという。

中国商務部は、米国、EUどちらの発表に対しても非難、反対を表明し、「中国企業の正当な権利と利益を断固として守るため、あらゆる必要な措置を講じる」と表明した。

米国とEUの関税引き上げの影響

米国が課す100%関税は禁止的税率であり、中国製EVは輸出できなくなるだろう。ただ、中国のメーカーは完成EVの対米輸出はリスクが高いとして、力を入れてこなかったのが、貿易に対する影響は小さいとみられる。

一方、欧州は下図のとおり2022年から中国製EVの輸入が増加している。EU域内の自動車販売台数は大

まかにいえば年間1200万台、うち輸入車は150万台程度だが、2023年の中国製EVのEU向け輸出台数は48万台（中国海関総署データ）だったので、輸入車の1/3を占めた勘定だ。

しかし、貿易量が大きい欧州でも、2つの理由から、今回の関税引き上げの影響はそれほど大きくないようだ。

第一は、最高48%の関税が課されるのは、補助金調査に協力しなかった企業だけで、調査に協力したBYDの上乗せ税率は17.4%、吉利汽車は20%にとどまるという。第二は、今中国国内では企業の生存を賭けた安値販売合戦が繰り広げられており、欧州で上乗せ関税を課された後でも、国内に比べれば採算はまだマシだと考えられることだ。

この結果、EUが「最大48%」の関税を課しても、中国製EVの輸入はさほど減りそうにない。このような中途半端な課税になった理由のひとつは、対象にRenaultなど「欧州の身内」が含まれることだ。また、Teslaは「欧州の身内」ではないが、調査には協力したであろうし、高い追加関税を課せば、米国との間で別の紛争が起きかねない。

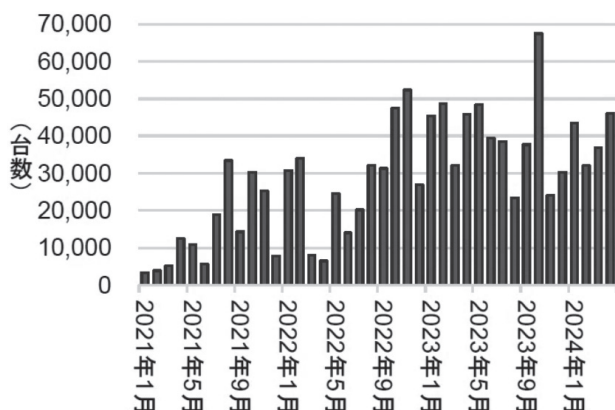
もうひとつの理由は、ドイツが課税に消極的だったことだ。中国市場でドイツ車が報復の対象になることを恐れているのだ。ドイツは中国で「EU内の調整過程で、中国の輸出に実質的な影響が出ないようにさせた」と弁解しているだろう。

中国の反論

さて、本誌5月号の本欄（中国の「ハイテク重商主義」？）では、中国がEV、太陽光パネル、リチウム電池などで国内需要を上回る生産力の増強を図る「新質生産力」政策を採っていることに対して、安値輸出の洪水を恐れる欧米が強く懸念、反発していることを取り上げた。その中で、中国が「比較優位論」を持ち出してこれに反論したことは、かえって欧米を怒らせていると述べた。

一方、中国はEUが中国製EVに対して補助金相殺

EU27ヶ国に対する中国製EV輸出の推移



出所：海関総署（Bloomberg経由）

関税を課そうとしていることに対しては、「(中国の)補助金政策なるものを人為的に構築し誇張して…異常に高い補助金マージンを裁定した」(商務部報道官)と非難した。中国の識者の間でも「中国はEV生産に補助金を出していない」という見方は強い^{注1}。

EVをターゲットにした中国の産業政策が成功したのは、購入者に購入補助金を出す、さらに新エネ車は内燃自動車のナンバー取得に必要な費用を免除するといった措置で需要を喚起する一方、供給サイドは企業間の競争に委ねたためだといわれる。また、需要喚起策の恩恵に外資系も分け隔てなくあずかれたことは、中国におけるTeslaの売れ行きからも明らかだ。

巨視的にみれば、これが中国EV産業を育てたという指摘は正しいが、産業がそれだけで発展してきたわけではない。中国は企業に対する助成も行っている。

中国は産業にも多額の補助

まず、完成車（および動力電池）メーカーの代表格であるBYDのアンニュアルレポートによれば、同社は22年度に17億1049万元、23年度には21億8738万元の補助金を受け取った。電池メーカーの代表格CATL社は22年度に27億202万元、23年度には57億2456万元の政府補助金を受け取った。この金額には、企業所得税、設備取得時の税金等の優遇措置や政府の後押しで得られる低利の融資などは含まれていないと考えられるが^{注2}、習近平政権の「新質生産力」強化の方針に沿うかのように、最近金額が急増している。

電池メーカーCATLと一心同体の寧徳市

さらに、BYDやCATLの生い立ちを調べると、両社の成長を強力に支援してきたのは、実は地元の地方政府だということがわかる。CATLの本拠地、福建省寧徳市は、20年前にはめぼしい産業がなく、農業が経済の1/3を占める田舎だったが、市政府は地元出身の創業者曾毓群（ゼンユイチュン）に働きかけて2015年CATLの主力工場を寧徳市に移転させることに成功、その後も同社に地域の発展を託すように全面支援してきた。

こんにち寧徳市にはCATLに加えて上下流のサプライチェーン企業も集結しているが、これはCATLが企業に声をかけて、寧徳市がその企業の用地手当て、諸手続、資金調達までバックアップして誘致する二人三脚で実現したものだ。

さらに、昨年11月、CATLを核とする「寧徳動力電

池産業クラスター」が国家工信部が選定する45カ所の先進製造業クラスターのひとつに選ばれ、寧徳市政府も「寧徳動力電池クラスター育成向上3年行動計画」を制定した。目標は2025年にリチウム電池クラスター企業100社、330GWHのリチウム電池生産能力を備え、市内のバリューチェーンの付加価値額5000億元を達成することで、その目玉はCATLが13億元、市政府その他も投資して総額20億元を投じた創新研究室という国家認定の研究開発機構を整備してハイレベルのR&D人材を結集させることだという。

EV・電池メーカーBYDと一心同体の深圳市

BYDの発展も地元深圳市との深い関わりを抜きには語れない。1996年にリチウム電池、2004年にEVに参入した同社は、実は長い雌伏の時期があった。2023年のEV車生産量は300万台を突破したが、累計100万台を達成するには10年以上を要したのだ。しかし、深圳市は雌伏の間もBYDを支え続け、同社だけでなく関連企業の誘致、研究開発の助成にも力を尽くした。

2021年、BYDは深圳市と隣の汕頭市の間に新たに設けられる深汕特別区に本社機能や生産拠点を移転することで政府と合意した。当面は10km²の区画にEV関連の製造業が移転するが、最終的な総面積は約100km²、大田区、品川区、港区の合計に匹敵する広大な新都市の整備計画だ。

また、深圳市は2022年「深圳市智能網聯汽車産業集群育成発展行動計画（2022-2025）」、2023年に「深圳市新能源汽車・智能網聯汽車の発展を促進するための若干の措置」を打ち出した。

「智能網聯汽車」は「インテリジェント・コネクテッド・カー」だ。「タイヤの付いたスマホ」と評されるように、車載OS上で走行制御だけでなくネットとつながった多様なアプリが動くインテリジェント自動車のことであり、日本や欧州のメーカーが周回遅れにされている技術領域である。

深圳市は、EV産業だけでなく、これと同市がかねて得意としてきたIT産業を融合させて新たな産業を生み出すことを狙いとして、地方レベルでも産業の育成発展、研究開発の促進などに大がかりな補助を行っているのだ（末尾の表に示すように、後者の「若干の措置」には技術開発を始め、さまざまな補助政策がリストアップされている）。

このようにみえてくると、BYDやCATLの発展は地元地方政府と一心同体で進んできたことがわかる。中国

のEVや新世代の自動車の飛躍的な発展は、決して需要サイドに購入補助金を出すことだけで促進されてきたわけではない。

中国のEV輸出は「有罪」か？

以上のようなかたちで発展してきた中国EV産業が昨年から急激に輸出を伸ばしていることは「ルール違反」で、米国やEUから輸入制限を課されても文句は言えないのだろうか。

「明白なルール違反」とは言えないだろう。BYDやCATLが受け取っている補助金は、輸出補助金ではないし、円換算で年間数百～一千億円という規模だが、BYDの場合、年間売上高6000億円の0.3%、CATLの場合でも年間売上高4000億円の1.4%程度だ。補助金以外に税制優遇や低利融資もあるかもしれないが、これらで反補助金を理由とした「38%の関税引き上げ」に相当する補助金マージンが立証できるのかは、中国が言うとおりの疑問がある。米国の100%関税に至っては、「選挙イヤーに出現した政治的産物」としかいえない。中国EVが一心同体の地方政府から多大の支援を受けて発展してきたのは事実だが、米国でも自動車工場を誘致する州政府は、知事が陣頭に立って多大の助成措置を提供している。

より根深い問題は、こんにちわれわれは「中国が産業助成のルールに違反した」と非難する資格があるのか？という問題だ。産業政策、自国産業の助成は、今や世界的流行になっており、言葉を換えればWTOルールが全く形骸化してしまっているからだ。

中国のEV車購入助成はTeslaも享受したが、米国のIRA（インフレ抑制法）に基づく助成の対象は米国産の車だけだ。自動車の例ではないが、日本は北海道で先端半導体の開発・生産を1兆円に近い国家予算と数兆円と噂される国の債務保証で丸抱え支援する由だ。この事業が海外にも輸出できるくらいに成功することを祈りたいが、仮にそのとき「この半導体の輸出はWTOルール違反だ」と指摘されたら、日本政府は何と応えるのだろうか。いまや産業助成に関しては、西側諸国も「同罪」なのではないか。

自動車は政治的商品だ

中国製EVが輸入を制限されるのはルールうんぬんを超越して、自動車が「普通の」商品ではないからだ。どの国でも何百万人という雇用がかかわるせいで、最も敏感な「政治的商品」なのだ。日本は1980年代、90

年代に米欧諸国との間で、何度も深刻な自動車通商紛争を経験してきたが、数十年が経った今も、政治的敏感度は何ら変わるところがない。

6月17日付けのフィナンシャルタイムズ・ウェブが「過剰生産がいられているが、問題はEVの進化があまりに速いことだ」と題するインタビュー記事を掲載した^{注3}。人民銀行副総裁、IMF副専務理事を務めた朱民氏が去る5月の習近平主席訪欧に前後して、欧州の識者と意見交換するために訪欧したときのインタビューだ。

この中で朱民氏は、①中国EVはほとんど民間企業の製品であるし、補助金も受けていない。政府は外資にも適用される購入補助や充電スタンド整備をしているだけだ、②ダンピングもしていない。中国国内のEV価格は輸出価格よりずっと低いとして、欧米の「過剰生産能力」批判に反論している。

①の反論が事実ではないことは先述したとおりだが、氏が続けてこう述べているところが興味深い。

“自分は欧州に来て関係者と本音の話し合いをしてきたが、彼らは「中国EV輸入の伸びの規模と速度はあまりに速すぎる、われわれは日本車にも韓国車にも適応してきたが、中国車には適応できない」と言っている。

中略

ドイツやフランスは「自動車産業はあまりにも重要で敏感だ。中国車に適応するには時間が必要だし、自動車産業を失うわけにはいかない」と言っている。そうだとしたら、何らかの（妥協の）道を探らないといけない。

恐らく解決策のひとつは、中国がヨーロッパにもっと投資し、技術移転することだ。中国は過去40年間、欧米から大量の技術と資本を輸入してきたが、今や中国も第一線に近づいているのだ。”

中国の製品・技術を拒絶するだけでは不可

朱民氏が訪欧で得た「自動車産業は政治的に敏感で、急激な輸入増大は受け容れられないのだ」という認識が中国でも共有されることを願う。ここで「中国の競争力が強いから仕方ない」などとうそぶいていたら、いよいよ保護貿易主義が台頭するだけだ。

氏が提案する中国の投資や技術輸出を受け容れることは、「経済安保」花盛りの西側にとって簡単な話で

はないだろうが、見落としてはならない事実がある。西側、とくに米国が中国商品に対する輸入障壁を高めた結果、完成品の工場が中国からASEANなど海外に移転する一方、中国からは移転した工場向けに機械、部品、素材の輸出が増えるというかたちで中国産業のサプライチェーンが海外に延伸・拡大する現象が起きていることだ。

車載電池や車載IT技術について、中国に数日の長があることは否定できない。西側企業はこれに追い付かなければならないが、中国の投資や技術輸出を拒絶、否定しているだけでは前途は暗いだろう。グローバルサウス諸国が中国の投資や技術移転を喜んで受け容れているからだ。ASEANでは完成車の輸出より現地生産や部品産業の進出を求める現地の要求に中国企業が積極的に応じている。中国との提携を拒絶、否定している間に西側諸国の自動車技術が残る世界から周回遅れになって取り残されるような事態は避けなければならない。

CATLは車載電池に関して、すでBMW、Daimler、Stellantis、VW、Ford、Hyundai、ホンダ、Volvoと提携している。また、トヨタ、ホンダ、日産の3社は、先頃中国で生産販売する車については、ファーウェイやテンセントなど中国IT企業と提携することを明らかにした。どちらも生き残りを賭けた重たい決断だ。

しかし、「中国の軍門に降る」だけでは哀しい。自前の技術開発と中国の技術・製品の受け容れをどのように織り合わせて自動車産業の繁栄を維持していくか、日本企業は鼎の軽重を問われようとしている。

(6月24日記)

注1：商務部報道官発言。(2024/6/18 <http://itpp.trb.mofcom.gov.cn/article/cslx/gshqtgf/202406/21173.html>)

また識者の見方の例として、下記注3のFT記事参照。

注2：両社のアニュアルレポートには補助金が「当期の損益に認識された政府補助金(国の政策に沿い、定義された基準に従い、会社の通常の営業事業に密接に関連し、会社の損益に継続的な影響を与える政府補助金を除く)。」と定義されている。

注3：“Zhu Min: People talk about ‘overcapacity’...but EVs are just evolving fast” (2024/6/17 <https://www.ft.com/content/492bcb34-1070-4456-99a7-c5650311d678>)



深圳市がBYDを中心とする新エネ自動車産業のために用意している優遇措置（抜粋）

先進核心技術開発	先進電池、電動制御システム、レーザー/ミリ波レーダー、自動運転等の共通基盤技術開発等に最大1000万元の補助
ボトルネック突破投資支援	車載チップ、車載制御システム、新体系動力電池などの開発プロジェクト、生産ラインや設備に対して投資規模の一定割合、最大3000万元の補助
新エネ自動車のバリューチェーン構築	完成車、部品、システムソリューション企業などの進出に対して資金援助、用地・建屋提供、人材募集等多角的な援助
研究開発主体の育成強化	新エネ関連の領域横断的な教育機関の設立、ボスドク研究基地、産学協同の重点実験室建設など、企業の研究開発センター建設には最大500万元の補助
関連サービス機構の整備	新エネ/コネクテッド車の検査、認証機関の整備、公共的なサービス・プラットフォーム整備に最大1000万元補助
車載エレクトロニクスの発展促進	車載OS/チップ、自動運転アルゴリズムなどの導入のための安全認証作業に必要な経費を最大2000万元補助
技術革新成果の実用化促進	ギガキャストシャーシ、新世代電池・パワー半導体、次世代システムなどの技術革新の実用化のために最大1500万元の補助
設備投資/更新の支援	新型設備・技術の導入によるグレードアップ化、智能化、環境対応のための技術改造事業に投資額に応じた事後的な補助
企業のグリーン転換（脱炭素党）の支援	企業の充電スタンド整備、カーボンフットプリント会計導入などに対する援助
新エネ自動車普及促進	新エネ車の普及、内燃機関車の淘汰促進、物流、公共交通領域などの自動車の電動化・クリーン化の促進
燃料補給システムの整備	充電電インフラの高度化、水素充填などの新システム導入を支援
自動運転モデル地区、営業運営促進	自動運転試験区域の拡大、自動運転のタクシー・清掃車などの普及
電池リサイクルネットワーク構築	動力電池リサイクル事業の発展促進
自動車輸出インフラ整備	有力自動車輸出商社の誘致育成、RoRo船団・航路の構築、中欧鉄道利用陸運への補助
国際交流の促進	国際業界団体深圳支所、海外進出支援組織の整備支援、環境・智能化関連国際規格主導への補助
自動車産業配置の高度化	本社・R&D・マザー工場は深圳、域外での合作分工場の棲み分け促進、深圳の産業用地の利用高度化
金融支援の強化	新エネ自動車産業基金の建設、産業クラスター計画実現のためのサプライチェーン整備。重点企業の設備拡張を支援する金融支援の充実

出所：深圳市促进新能源汽车和智能网联汽车产业高质量发展的若干措施（2023-11-27）、訳・文責筆者