

# 〈1〉 EU補助金調査が揺さぶる欧中関係とEVの未来

日本経済新聞社 編集委員 川瀬 憲司

欧州連合（EU）が中国製の電気自動車（EV）に対する調査に乗り出している。中国政府による「不正な」補助金が輸出を「不当に」増やし、欧州のEV産業に損害を与えているのではないかとの懸念から、EUの政策執行機関である欧州委員会（EC）が着手している。最大13カ月とする調査は、脱稿した2月26日時点で継続中だ。

この事案には、いくつもの論点が絡み合っているが、筆者が着目するのは主に以下の点だ。

まずは地球温暖化の加速を背景とした、脱ガソリン車（ICE＝内燃機関＝車）の大きな潮流の中でのEVの急速な台頭と、この新興分野におけるメーカー、ひいては国家間の主導権争いという側面だ。サプライチェーン全体を見渡した場合、果たしてEVが本当に環境に優しいのかという議論も含め、欧州委員会の調査結果やそれに対する中国や諸外国の反応は大いに注目されるどころだ。

2つめのポイントは、この新興分野での主導権を中国が握りつつあるという点だ。EVやその関連業界は、欧州など西側世界と中国の新興技術や市場を巡る幅広い争いの最前線の1つ。西側の対中施策が「デカップリング（分断・分離）」から「デリスキング（リスク低減）」に移りつつあるにしても、EVのようなとりわけ戦略的な技術領域において、いかにして中国への依存度を減らすのかというのは重要な地政学的な課題でもある。エネルギーをロシアに頼り過ぎたことへの反省も重なり、国内外で強権的な

姿勢を一段と強め、その異質さがさらに目立つようになってきた中国に経済を武器化されないようにしたいというEUの意向ものぞく。

もう1つは中国からの視点だ。経済の先行きが不透明感を増すなか、EV産業は極めて重要なプラスの牽引役だ。内需に力強さが欠けることも、EV輸出を経済の動力としてますます欠かせない要素としている。米国市場から事実上、閉め出されている中国EVメーカーにとって、もう1つの主要先進国市場である欧州の重要性は極めて高い。米中関係に改善の兆しがみられず、経済の現状と先行きが楽観を許さないことを考え合わせれば、中国にとって欧州は失いたくない、失うことができない市場といえるだろう。

とはいえ、この事案が改めてあぶり出したのが、経済の面で中国とデカップルすることの難しさでもある。双方にとって現実的な落とし所を探る必要性が高まっているようにもみえる。

## ★「あふれかえる」中国からのEV輸入

EVを巡る欧中摩擦の発端は、欧州委員会のウルズラ・ゲルトルート・フォン・デア・ライエン委員長の昨年9月13日のブリュッセルでの施政方針演説だった。

「世界市場は今、中国からの安いEVであふれかえる状態に陥っている（global markets are now flooded

with cheaper Chinese electric cars)。その価格は多額の国家補助金によって作為的に低く抑えられ、我々の市場を歪めている」と述べ、中国からのEV輸入を対象とした調査に乗り出すことを宣言した。

それから1カ月弱の昨年10月4日、欧州委員会は正式な調査開始を発表した。中国の電池式EV業界が、中国当局からの「不正な補助 (illegal subsidization)」による恩恵に浴し、欧州の同業者に経済的な損害を及ぼしていないかどうかを調べつつ、EU域内の輸入業者や消費者への影響を評価するとしている。そのうえで追加関税などの「反補助金措置 (anti-subsidy measures)」を講ずるかどうかの判断を下す考えだ。

調査期間は開始から最大13カ月。一定の法的な裏付けが得られれば9カ月後までの調査を基に、仮の「反補助金措置」をとることも可能だ。

因みに貿易紛争における対抗措置としての「反補助金措置」は、国家の行為を対象とすることから、企業を主な対象とする「反ダンピング措置 (anti-dumping measures)」に比べ、調査開始に向けたハードルが高いとされる。前者は経済的な紛争対応にとどまらず、政治・外交上の問題に容易に発展しかねないため、EUも前者の発動には相対的に慎重だ。欧州委員会が昨年9月、欧州議会に提出した貿易問題に関する文書によると、2022年末時点でEUとして発動している補助金の相殺関税措置を含めた反ダンピング措置は計138件なのに対し、反補助金措置は21件にとどまる。

フォン・デア・ライエン委員長は今回の調査開始について声明で「EV業界は欧州の未来の競争力やグリーン産業でのリーダーシップの大いなる可能性のカギを握っている」とし、EVが持つ欧州産業界全体の死活的な意義を強調した。「どこかで市場歪曲的な行為や不公正な競争が(欧州メーカーの)努力を阻害する証拠がみつければ、我々は果敢に行動する」と意気込みを語った。



欧州委員会のウルズラ・ゲルトルート・フォン・デア・ライエン委員長は昨年9月13日の施政方針演説で中国からのEV輸入に対して反補助金調査に入ることを宣言した。写真は今年1月のダボス会議での基調講演。(写真＝川瀬憲司)

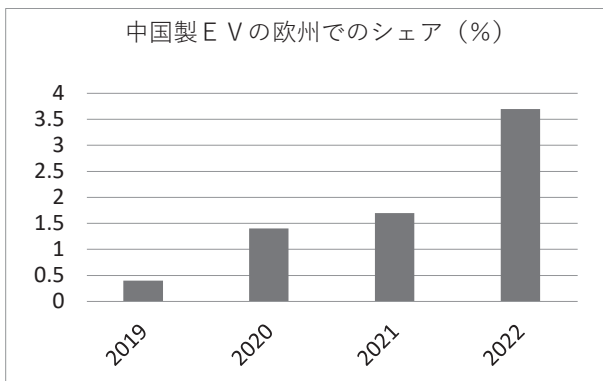
欧州委員会のヴァルディス・ドムブロウスキス上級副委員長兼貿易担当欧州委員も「消費者の選択肢が増え、イノベーションを促進するこの(EV)分野での世界規模での競争を常に歓迎してきたが、競争は公正でなければならない。輸入品も我々の産業と同じ条件で競わなければならない」と強調した。

## ★太陽電池の記憶と教訓

中国から欧州を含む世界へのEV輸出は、フォン・デア・ライエン委員長が言うように、「あふれかえるような状態」なのか。

欧州委員会によると、中国製EVの欧州市場におけるシェアは数年前の1%未満から直近では8%に達し、2025年には15%に届く見通しとしている。

欧州自動車工業会(ACEA)が調査開始直前の昨年9月に公表した資料によると、中国製EVの欧州におけるシェアは2022年で3.7%とあまり高くないように映るのだが、2019年の0.4%から急速に上昇し、とりわけ21年の1.7%から1年で2倍以上となっている。



出典 欧州自動車工業会

国連統計部のデータベースでも、中国からのEV輸出が近年、急拡大していることが読み取れる。最新の2022年で年間200億ドル（約3兆円）と、前の年から2倍以上に伸び、その仕向け地のおよそ4分の3がEUだ。残りのほとんどがアジアで、北米はごくわずかにとどまる。

欧州議会調査局（EPRS）の昨年10月の資料では、中国に次ぐ大自動車市場である米国の対中EV制裁が、中国の輸出を欧州に向かわせている一因と説明している。ドナルド・トランプ大統領時代の2018年に中国製EVに対し25%の追加関税を課したうえ、ジョー・バイデン現政権となった2022年8月に「インフレ削減法（Inflation Reduction Act、IRA法）」が成立。物価上昇対策とともにエネルギー安全保障に力点を置いたことから、中国製EVに新たな障壁を築いた。これに対し、通常の10%の関税しか課していないEUには「誘引効果がある」としている。

EVが「第2の太陽電池」になりはしないかとの警戒感も強い。

EPRSは同じ資料の中で「EUからその技術を吸収した安価な中国製の太陽光パネルは、今もEUの関係業界に圧力をかけ続けており、EUのEV業界が似たような運命に陥らないよう機先を制する必要があるとの切迫感がある」としている。

この点については、スイスの大手プライベートバンク、ユニオン・バンケール・プリヴェ（UBP）のチーフストラテジストであるノーマン・ヴィラミン氏も同様の指摘をしている。フォン・デア・ライエン委員長の演説直後の昨年9月末、香港を訪れた同氏は筆者の取材に対し「多くの人は忘れてしまったようだが、1990年代末ごろまで世界最大の太

陽光パネルのメーカーは欧州にあったのだが、中国勢に取って代わられてしまった」。EVで同じ轍は踏まないという強い意識から「欧州が採り始めた中国に対する様々な措置は、米国と同じようなものになってきている」と解説していた。

欧州委員会は2月16日、EV補助金調査とは別に、中国国有の鉄道車両メーカー中国中車（CRRC）がブルガリア政府と交わした契約について、調査を始めたと発表した。外国政府の補助金がEU域内の大規模な公共調達を歪めているか否かを調べるもので、2023年7月に施行した規則を初めて適用した。こちらは今年7月2日までに最終決定が下されるが、中国の企業や経済活動に対する姿勢の厳しさが窺える事案とみていだろう。

## ★中国は「ナンバーワンリスク」

EUによるEV調査開始に先立つこと約半年、ドイツ金融大手アリアンツ傘下で、世界最大級の取引信用保険会社アリアンツ・トレードのオレリアン・デュソイト氏は「欧州自動車産業に対する中国の挑戦」と題するレポートを公表している。

B2Cセクターのアドバイザーを務めるデュソイト氏は、世界的な脱炭素の流れが加速するなか、EUが打ち出したガソリン車からの段階的な脱却が進むにつれ、中国製EVに自動車市場を奪われることになると警鐘を鳴らした。

2035年にガソリン車の新車販売を全面的に禁止するという従来の方針は、昨年3月のEUエネルギー相による理事会で修正されたものの、温暖化ガスの排出がゼロとみなされる新車しか販売できなくなることに変わりはない。域内最大の自動車生産大国ドイツの意向を容れ、合成燃料を使う自動車を認めることとしたのだが、実際の制度設計に向けた対立や曲折が予想されるうえ、ガソリン車がEUでは徐々にフェードアウトしていくという大きな意味での2035年に向けたロードマップに変わりはないとみえる。

こうした背景を踏まえ、デュソイト氏は約15年前からEVの潜在性に着目し、完成車だけでなく、川上のリチウムなどの資源確保から基幹部品である電池の技術確立まで、そのサプライチェーンやエコシステム全体の構築に向けた政策誘導を続け、そこ