

〈1〉 サプライチェーン再編での脱炭素 / 脱中国依存の両立を目指すうえでの留意点

日本総合研究所 主任研究員 野木森 稔

はじめに

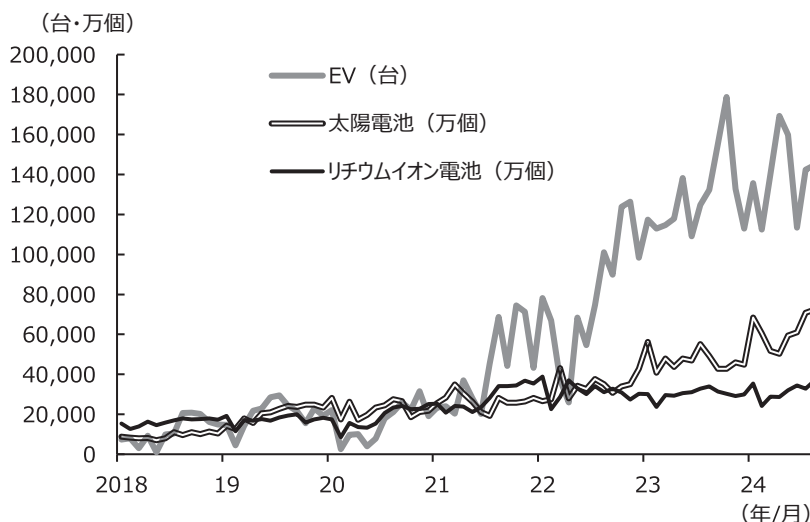
中国は、新エネルギー（以下、新エネ）関連製品について、輸出を急拡大させるなど、その影響力を強めている。先進国はそれが市場を歪ませる「ダンピング（不当廉売）」であると反発し、対抗措置を講じているが、これはEVをはじめ新エネ分野のサプライチェーンにおける中国の圧倒的優位な状況に対する先進各国の危機感の表れとも言える。しかし、その一方で、こうした経済合理性を欠く保護主義政策は中国に一定のダメージをもたらしたとしても、自国での供給不足などを招いてしまい、インフレや財政リスクを通じた経済悪化という形で跳ね返ってくる恐れがある。先進国が脱炭素 / 脱中国依存の両立の困難さを認識しながら、新エネ分野のサプライチェーン再編を進める必要がある。本稿では、(1) 中国が新エネ分野で影響力を拡大していることに対して先進国がどのような対抗措置を講じているかを確認し、(2) 脱炭素 / 脱中国依存の両立がいかに難しいかを検証する。さらに、(3) わが国が脱炭素 / 脱中国依存でどのようにバランスをとり、どういった政策を目指していくべきかを示す。

1. 中国が影響力を強める新エネ分野のサプライチェーン、先進国は対抗の動き

近年、中国製の新エネ関連機器が世界市場で急速にシェアを拡大させている。とくに、EVと太陽電池の輸出が拡大しており、EVの輸出は2023年に155万台と前年比+64%増加、太陽電池は56.4億個と同+38%増加している（図表1）。中国企業的大量生産を受けて、新エネ製品の価格は下落しており、多くの国の関連企業が激しい価格競争に巻き込まれている。中国国内の消費が低迷していることから中国企業は製品を輸出に振り向けており、いわゆる「デフレの輸出」が多くの国の市場を侵食している。各国では、新エネ関連の中国製品がシェアを拡大しており、国内生産が下押しされるなどの影響が生じている。

これに対抗するため、2024年5月14日、バイデン米大統領は電気自動車（EV）や太陽電池など新エネ分野を中心に、中国からの輸入品に対する関税を大幅に引き上げると発表した（図表2、野木森・佐野[2024]）。米国はこれまで中国に対しダンピング批判を繰り返してきたが、いよいよ具体的な対抗策を打ち出した形である。バイデン大統領は「米国の労働者は競争が公正である限り、誰よりも働き、（競争相手などを）打ち負かすことができるが、あまりにも長期にわたり公正ではなかった」（5月14日付

(図表 1) 中国新エネ関連機器の輸出数量



(資料) CEIC を基に日本総研作成

(図表 2) 米国による新たな対中制裁関税 (5月14日発表)

| 製品 | 現行 | 引き上げ後 | 時期 |
|------------------|--------|-------|-------|
| 鉄鋼とアルミニウム | 0~7.5% | 25% | 2024年 |
| 半導体 | 25% | 50% | 2025年 |
| 電気自動車 (EV) | 25% | 100% | 2024年 |
| リチウムイオン電池 (EV用) | 7.5% | 25% | 2024年 |
| リチウムイオン電池 (非EV用) | 7.5% | 25% | 2026年 |
| 電池部品 | 7.5% | 25% | 2024年 |
| 天然黒鉛と永久磁石 | 0% | 25% | 2026年 |
| 重要鉱物 | 0% | 25% | 2024年 |
| 太陽電池 | 25% | 50% | 2024年 |
| STSクレーン | 0% | 25% | 2024年 |
| 注射器と注射針 | 0% | 25% | 2024年 |
| マスク | 0~7.5% | 25% | 2024年 |
| ゴム手袋 | 7.5% | 25% | 2026年 |

新エネ製品関連

(資料) White House を基に日本総研作成

ロイター通信) と述べている。発表後、米産業界との意見調整に時間を要したものの、9月27日からの関税引き上げが最終決定された。

欧州は、2023年10月に中国製EVにおいて、中国政府の補助金が公平な競争を損なっている疑いに関して調査を開始した(藤本[2024])。2024年4月には、中国製の太陽光パネルと風力タービンにも同様の調査を開始している。中国製EVについては、すでに課している10%に加え、追加で最高37.6%の暫定的な相殺関税適用を7月4日から開始した(朱雀[2024])。そして、10月4日、最終的に最大35.3%の関税を上乗せする案が加盟国の投票で承認され、11月から5年間、正式に中国製EVへの追加関税が導入される。なお、投票ではドイツなど5カ国が反

対し、スペインなど12カ国が棄権したが、フランスなど10カ国が賛成した。

また、カナダもこうした動きに追随する形で、2024年8月26日に中国製EVに対して100%の関税を10月1日から課すことを発表している。対象は、EVと一部のハイブリッド乗用車、トラック、バス、輸送用バンが含まれる。

日本でも、太陽光パネルなどの新エネ分野において中国製品のシェアが急速に拡大していることへの懸念が高まっており、欧米に追随して動く可能性がある(補論1)。

2. 新エネ分野のサプライチェーン再編、難しい脱炭素 / 脱中国依存の両立

制裁関税など一連の保護主義的な動きは、新エネ産業を中国に依存しない形で自国産業を育成し、供給網の強靱化・再編を進めていこうという先進国の意志を強く示している。しかし、こうした対応は経済合理性を欠いており、新エネ分野での供給網再編を実現させることは極めて難しい。とくに、中国は新エネ分野で高いコスト競争力を持つことに注意しなければならない。

(1) 補助金だけでない中国企業の高い競争力、先進国は容易に追いつけず

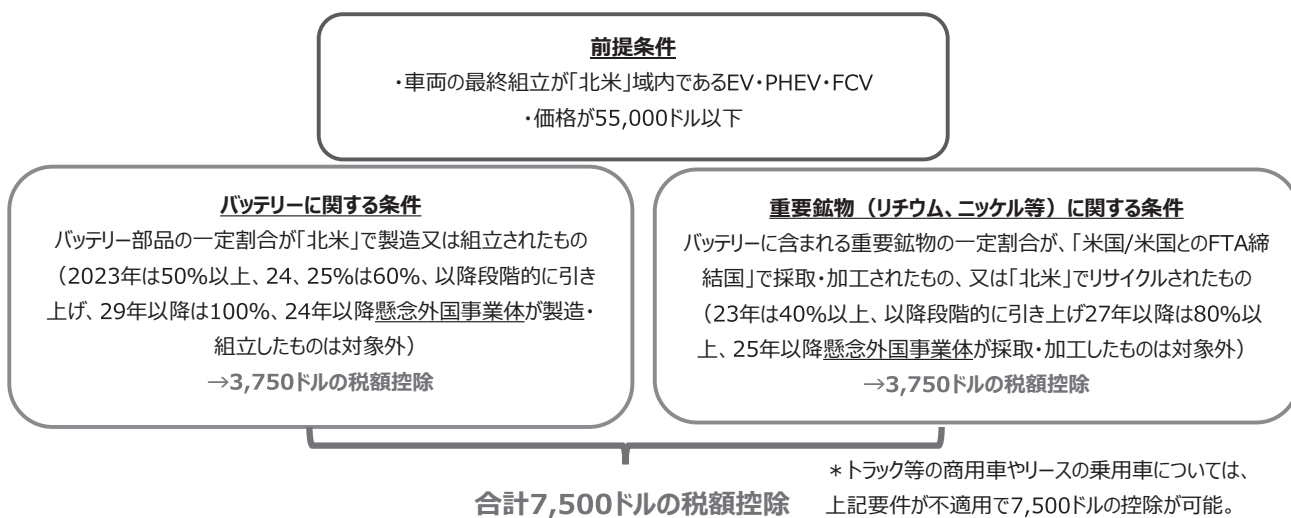
今回の米国による関税引き上げの主目的は、中国企業との不当な競争から米国企業を守ることである。しかし、米国はすでに新エネ分野でもインフレ削減法（IRA、2022年8月成立）を通じた補助金給付策を講じ、その対象となるEVの供給網から中国製品を排除する政策を開始していることを見逃してはいけない。インフレ削減法は新エネ分野に3,690億ドルの税額控除を実施するなど、新エネ分野でのサプライチェーンの構造を変え得る政策であ

る。とくにEVに関する補助金政策は大規模な内容であり、最終需要のEV購入に税額控除が適用されるが、それに利用されるバッテリー、さらにはその素材の重要鉱物では、中国を念頭に「懸念外国事業者が作っているものではないこと」という条件が付けられている（図表3）。

米国のこうした政策は、中国の産業補助金政策と本質的に同等であり、近年にはない異例の政策である。ただし、米国の補助金政策は、中国のような急激な産業育成に結び付かない可能性があるため、中国排除をより強化するために関税引き上げに踏み切ったと言える。他の先進国も中国と同様の補助金政策を実施しているが、新エネ分野では中国ほどうまく機能していない。新エネ製品の中国の優位性は補助金だけでは説明できないのである。

中国は新エネ分野の最終財だけでなく、その中間財・原材料となるバッテリーや重要鉱物でも世界で圧倒的なシェアを持つ（図表4）。とくに重要鉱物では、中国において①企業に対して多額の補助金を給付していること、②労働コストが先進国との比較で依然低いこと、③重要鉱物に関する精錬・加工分野で熟練した企業があり、先進国に比べ高い技術を持っていること、④環境規制が緩いこと、といった優位性をもつ。先進国がこれに対抗し、供給網の構

（図表3）米IRAの新エネ車税制優遇の仕組み



*トラック等の商用車やリースの乗用車については、上記要件が不適用で7,500ドルの控除が可能。

米IRAのバッテリー製造企業に対する税額控除

- ＊バッテリーセル、バッテリーモジュール、重要鉱物等の米国での製造に対して、その生産量に対する税額控除を導入
- ーリチウムやニッケルなど重要鉱物については、重要鉱物生産コストの10%
- ーバッテリーセルについては、35ドル/kWh

（資料）JOGMEC を基に日本総研作成