

## 〈2〉 中国の産業支援策の構造分解 ——補助金、ファンド、税還付、低利融資

日本経済新聞社 シニアライター 張 勇祥

### はじめに

中国政府の産業育成策は手法が多岐にわたり、かつ規模が大きいため、公平な競争を歪めているとの指摘が多く寄せられている。かつては鉄鋼や太陽光パネル、足元では電気自動車（EV）の過剰生産を招いているとの批判はますます強まっている。実際、欧州連合（EU）は2024年10月に中国産EVへの追加関税を課すことを決めた。EV最大手の比亞迪（BYD）で17%、上海汽車で35.3%などとした追加関税率は、政府支援の数値化が算定根拠となっている。

世界貿易機関（WTO）は輸出を促進するための補助金、及び国産品を優先する補助金を禁じている。鉄鋼業への補助金が該当するとの指摘は多いが、中国のWTOへの実績報告が不十分なこともあって違反を問えていない。2020年に日米欧が合意した補助金協定の見直しも足踏みしている。

一方、こうした国際的な視線を意識してか、中国は補助金の伸びを抑制しつつある。代わって近年、増加が目立っているのは税金の還付措置だ。2023年は6000億元超、円換算で12兆円規模にまで膨らみ、補助金の2倍以上に相当する。この中には輸出に伴う増徴税（付加価値税）の還付が含まれ、多くは税慣行上は問題はないとされる。半面、研究開発の支援を名目にした税優遇が大幅に拡充されているほか、増徴税還付率の頻繁な見直しを問題視する声も

上がっている。

本稿は、多層的な中国の産業支援策の輪郭をわずかでも明確にすることを目的とする。具体的には、直接的な補助金や税還付に加え、国家ファンドによる企業への出資、そして低利融資を対象に、その規模についてデータを入手できる限りで概観する。個別に論じられることが多かった産業支援策を類型化し、その手立ての1つ1つがどのように位置づけられるのか判断する一助としたい。

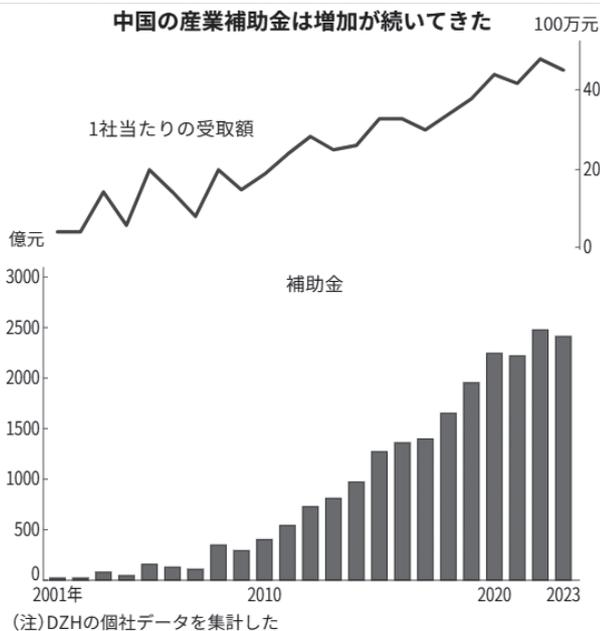
### 1 補助金——上場企業だけで年5兆円規模

「政府は全固体電池開発に60億元（約1200億円）を投下する」「対象は寧徳時代新能源科技（CATL）、BYD、第一汽車、上海汽車、衛藍新能源、そして吉利汽車」——。2024年央、中国の各メディアに一斉に流れたニュースの一節だ。こうした報道は枚挙にいとまなく、習近平指導部の産業支援策は途切れることなく続いている。

上記の例に見られるように、産業支援の重要ツールの1つが企業に直接、給付される補助金だ。

中国には補助金の額を示す公式な統計は存在しない。先行研究、報道では上場企業の財務諸表における開示を合計するのが一般的だ。本稿もそれに倣い、中国の情報会社DZHのデータをもとに中国本土の株式市場に上場する5371社の非経常性損益（日本の

特別損益に相当)を集計した。上場企業が2023年12月期に計上した補助金は2412億元に達し、過去最高だった2022年の2477億元に続く水準だった。1社当たりの受取額も平均で4000万元を超える水準にある。



これが上場企業だけの集計であることにも注意が必要だ。経済産業研究所(RIETI)の張紅詠・上席研究員の試算では、上場企業を対象とする補助金は2013年時点で製造業全体の約55%を占めていた。上場企業が増えているため、この比率をそのまま使い続けることは妥当ではないかも知れないが、非上場企業を含めると補助金の総額はより大きな数字になる。

時系列でみると2005年に158億元と初めて100億元を超え、2015年には1271億元と1000億元の大台に到達した。2008年のリーマン・ショックによる世界経済の落ち込み、2012年の習近平指導部の成立、2015年発表の産業政策「中国製造2025」などを契機に、補助金が膨らんでいった様子が見える。

中国製造2025の発表後は、注力分野となる半導体やNEV(新エネルギー車=EVやプラグインハイブリッド車などを指す)、航空・宇宙、バイオなどへの傾斜が一段と鮮明になっている。2023年の受取額上位をみると、車載電池で世界最大手のCATLが57億元と最も多く、上海汽車集団40億元、液晶や有機ELパネルを手掛ける京東方科技集団(BOE)の37

億元、BYD21億元、長城汽車20億元が続いた。

2023年の補助金受け取り上位

社名	業種	補助金(億元)
寧徳時代(CATL)	車載電池	57
上汽集団	自動車	40
京東方(BOE)	ディスプレイ	37
中国石化	資源、化学	35
TCL科技	家電	27
中国移动	通信	26
中国石油	資源	24
比亜迪(BYD)	自動車	21
長城汽車	自動車	20
中芯国際(SMIC)	半導体	16
中国中車	車両	15
三安光電	半導体	15
贛鋒鋳業	リチウム	15
億緯鋳能	リチウム電池	14
長安汽車	自動車	14
晶科能源	太陽光	14
惠天熱電	蒸気、熱発電	13
深天馬	LED	13
江淮汽車	自動車	13
工業富聯	受託生産	12

自給率の上昇を急ぐ半導体産業への補助金も目立つ。回路線幅7nmの製造に成功したと伝えられる、半導体受託製造(ファウンドリー)の中芯国際集成电路製造(SMIC)は2023年に16億元を受け取っている。後述するように複数の政府系ファンドが傘下会社に1000億円規模の出資を繰り返しており、サポートは重層的だ。

北方華創科技や中微半導体設備など、国産化のネックとなっている半導体製造装置への支援も高水準で推移する。半導体製造装置への支援は米国のバイデン政権下での対中輸出規制に歩調を合わせて強化されてきた。

中国の半導体プロジェクトは破綻が目立った時期もあった。湖北省武漢市で最先端のファウンドリーを目指すとし、1000億元超の資金を投下すると謳った「弘芯半導体製造」や、CMOSセンサーを内製化するとした「徳淮半導体」など、失敗に終わった案件は十指に余る。

少し脇道に逸れるが、弘芯半導体製造の事例を紹介したい。同社の設立は2017年12月。武漢市の市街地から車で1時間ほどの経済開発区に建設しようとした工場は、窓枠すら設置されないまま放置された。オランダ、恐らくは露光装置最大手のASMLから輸入したという半導体製造装置は、稼働することなく銀行の担保として差し押さえられた。台湾から

招いた技術者は早々に現地を離れた。

武漢市が数十億円を出資したプロジェクトはなぜ頓挫したのか。内情を探ると、半導体国産化に挑む習近平国家主席の号令に乗り遅れまいと、精査もせずに突き進んだ地方政府の姿が浮かび上がる。



破綻した弘芯半導体製造（湖北省武漢市） 2021年1月＝筆者撮影

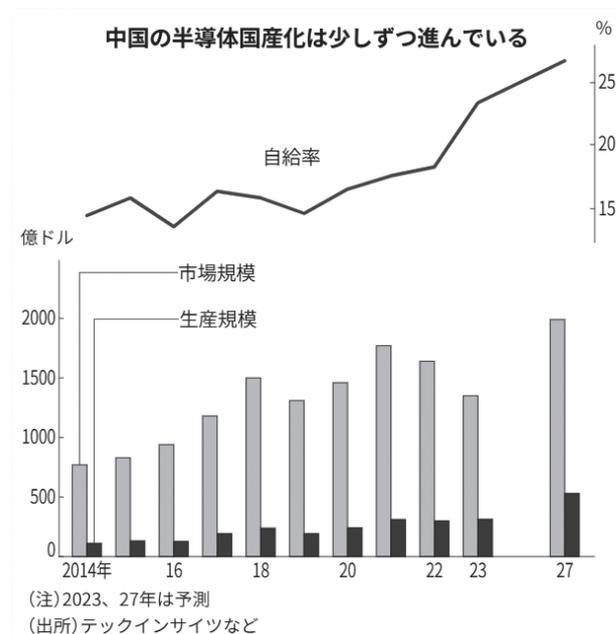
例えば弘芯半導体の経営トップ、李雪艶氏は同社の議決権の49%を握っていたが、半導体産業に従事した経験はなかった。地元メディアによると李氏が出資する他の複数の企業も経営実態はなく、登記上の住所は大半がもぬけの殻だった。弘芯の取締役を既に退いている別の人物が黒幕との指摘まである。

その黒幕は山東省済南市で別の半導体会社を運営していたとされるが、やはり進捗ははかばかしくなかった。つまり、武漢市は詐欺師まがいの面々にだまされた可能性が大きい。

ただ、ここ数年は同様の失敗事例は少なくなっている。背景には、習近平指導部がより現実的な方向に支援対象をシフトしたことが挙げられる。一足飛びに最先端の半導体開発、製造を実現しようとするのではなく、米国の制裁にも耐えうる供給網の構築を優先課題とするようになった。

調査会社テックインサイツなどによると、中国の半導体自給率は2014年の14.5%から2023年には23.3%に上昇した。生産額は112億ドルから314億ドルまで増えている。より細かく数字をみると、2019年の自給率は14.7%と2014年とほぼ変わっていない。それが20年以降は年平均で2%の改善をみるようになった。テックインサイツは2027年には中国の半導体自給率が27%に迫ると予想する。中国の半導

体の競争力を読むには補助金の使われ方、すなわちプロジェクトの内容を精査していくことが重要になる。



軍需関連への補助金も急ピッチで増えている。造船大手の中国船舶工業、戦闘機を手掛ける中航瀋飛、中国版全地球測位システム（GPS）の北京北斗星通導航技術など、米国への対抗に不可欠な企業が並ぶ。受給要件が実質的に緩和されているとみられることも重要なポイントだ。2023年は集計対象の99%に相当する5317社が補助金を受け取り、453社で1億元を超えた。中国経済の減速が長引くなか、景気対策を兼ねて対象企業の幅を広げると同時に、重点産業には効率を度外視した給付を続けている。

2020年は鉄道車両の中国中車が雇用維持のための補助金を受け取るなど、新型コロナ禍への対策として一定の積み増しはやむを得ない面があった。ただ、上場企業全体の3分の1にすぎない国有、政府系企業が補助金の過半を受け取るなど偏りも大きい。補助金が過大であるとの国際的な批判が高まるのに合わせ、第3節で詳述するように税還付にも産業支援の重心を置きつつある。

## 2 半導体支援策——国家ファンド、3期の「投資枠」13兆円

第1節では上場企業への直接補助金の規模を集計