

# 「新質生産力」は中国経済をけん引するか

## — EV 産業から見える中国の強さともろさ—

### 調査部

主席研究員 三浦 有史

(hiraiwa.yuji@jri.co.jp)

### 要 旨

1. 中国は、脱「中国依存」により経済をけん引する輸出品を欠く状況に陥りつつあるため、EV（電気自動車）、リチウムイオン電池、太陽光発電の3産業に代表される「新質生産力」に対する期待が高まっている。「新質生産力」は習近平政権が三中全会で掲げた「高質量経済発展」の基盤になるものと位置付けることができる。
2. 3産業は、中国の宿願である製造業の高付加価値化を体現する産業であり、半導体のようにアメリカの輸出規制によって発展が阻害されないことがない、中国国内でサプライチェーンがほぼ完結する産業である。しかし、3産業が輸出に占める割合はまだ低く、その可能性が開花するか否かを判断できる段階にはない。
3. 中国は世界最大のEV市場であるが、今後も世界最大であり続け、中国EVメーカーがその主役である構造も変わらない。世界のEV市場における中国のプレゼンスが高まる理由としては、政府の強力なEV産業振興策による国内自動車市場の急速なEVシフトと、それに伴う中国EVメーカーの台頭がある。中国EVメーカーによる採算を度外視した苛烈な値下げ競争により、外資自動車メーカーは後退を余儀なくされている。
4. 中国のEU向けEV輸出は相殺関税によって鈍化すると見込まれることから、中国EVメーカーは今後ハンガリーやトルコにおける現地生産を強化する。東南アジアと中南米でも現地生産を拡大する。世界規模で進むEVシフトは、中国EVメーカーが海外市場に打って出る絶好の機会となっている。
5. 中国EVメーカーは、新興国市場への攻勢をますます強めると見られる。ただし、欧米市場への攻勢を断念したわけではない。関税引き上げ後も価格競争力を維持できることから、欧米市場における中国製EVの割合は低下するのではなく、わずかながら上昇するという見方もある。
6. 中国のEV産業はその勢いと強さが際立っているものの、①終わりの見えない採算を度外視した値下げ競争、②不確定要素が多い現地生産計画、③新興国における充電インフラ整備の遅れ、といった問題が表面化すると見込まれることから、その発展が約束されているわけではない。
7. 「新質生産力」の輸出はGXが進むのに伴い増えるものの、それに比例するかたちで新興国の対中貿易赤字も急速に拡大すると見込まれる。「新質生産力」は、先進国の技術に依存しない新しい製造業のかたちを示しているが、中国が新興国に対し巨額の貿易黒字を計上するという不都合な事実を浮かび上がらせ、中国の過剰生産能力を批判するアメリカに同調する新興国を増やすリスクを内包している。

## 目 次

### はじめに

#### 1. 「新質生産力」の意義と位置付け

- (1) 「世界の工場」にとどまれるか
- (2) 「新質生産力」の位置付け
- (3) 高付加価値を実現
- (4) 「新3品目」の輸出は鈍化

#### 2. グローバル市場で台頭する中国EV

- (1) 中国の生産能力と世界市場における位置付け
- (2) 急成長を遂げる中国EVメーカー
- (3) 輸出から現地生産へ
- (4) 欧米諸国の対応
- (5) 中国EVメーカーの目算

#### 3. 中国EV産業が抱える課題

- (1) 「内卷式」悪性競争
- (2) 不確定要素が多い現地生産
- (3) 新興国におけるEVインフラの整備

### おわりに

### はじめに

脱「中国依存」が進むのに伴い、スマートフォンやパソコンなどの電子機器の生産拠点がベトナムやインドに移り、グローバルなサプライチェーンにおける中国のプレゼンスは徐々に低下している（三浦 [2023]）。米中間の緊張が和らぎ、中国に生産拠点を置くリスクが低下する可能性は低いため、電子機器の脱「中国依存」は今後も進むと見込まれる。

その穴を埋め、中国経済をけん引する新たな産業として注目されるのが「新質生産力」である。「新質生産力」は、習近平総書記が2023年9月の黒竜江省視察時に初めて言及した概念で、中国のイノベーション能力を総動員した戦略的新興産業と言い換えることができる（注1）。その特徴は、中国独自の技術開発によるもので、中核技術を外国に依存しないことから、対外関係が悪化しても、半導体のように生産に影響が及ぶことはないと考えられている点にある。

2024年7月に開催された第20期中国共産党中央委員会第3回全体会議（三中全会）で採択された「改革のさらなる深化と中国式現代化の促進に関する中国共産党中央委員会の決定」（以下、「決定」とする）では、「新質生産力」として新世代情報技術、人工知能、航空宇宙、新エネルギー、新素材、ハイエンド機器、生物・医学、量子技術という幅広い分野が列挙された（注2）。このうち、世界市

場で既に中国が圧倒的なプレゼンスを誇るものとして、新エネルギー分野における電気自動車（EV）、リチウムイオン電池、太陽光発電の三つを挙げることができる。

習近平総書記は、2024年の新年メッセージにおいて、この3産業が「製造業に新しい色を加えている」として(注3)、中国のイノベーションと経済発展の勢いが衰えていないことを強調した。EV、リチウムイオン電池、太陽光発電は中国の製造業の強さ、そして、経済成長余力の高さを内外に示すよりどころになっているのである。

しかし、中国のEV産業を取り巻く環境は厳しさを増している。2024年5月、米バイデン政権は、大規模な補助金と非市場的な慣行によって生み出された過剰生産能力とそれに伴う低価格品の輸出がアメリカの企業と労働者を脅かすとして、中国製のEVや半導体などに対する関税率の大幅な追加引き上げを決定した(注4)。EUも2024年10月末から、中国製EVに対する相殺関税措置を発動した(注5)。

「新質生産力」は、果たして中国経済をけん引する産業として順調に成長を遂げていくのであろうか。本稿はこうした問題意識に基づき、まず、3産業が中国経済に与える影響は大きいものの、まだその可能性が開花するか否かを判断できる段階にないことを指摘する(1.)。次に、EV産業に焦点を当てその全体像を把握したうえで、中国がどのように

グローバル市場に打って出ようとしているのかを俯瞰する(2.)。そして、勢いと強さが際立つ中国のEV産業が実は容易に解決できない課題を抱えていることを明らかにする(3.)。最後に、対中貿易赤字の拡大により、新興国でも中国の過剰生産能力とそれに伴う低価格品の輸出に対する批判が強まる可能性を示す。

なお、リチウムイオン電池と太陽光発電については、弊誌次号以降で改めて取り上げることとする。

(注1) 「習近平在黑竜江考察時強調：牢牢把握在国家發展大局中的戰略定位 奮力開創黑竜江高質量發展新局面」2023年9月8日 中国政府網。(https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202309/content\_6903032.htm)

(注2) 「中共中央關於進一步全面深化改革 推進中國式現代化的決定」2024年7月21日 中国政府網。(https://www.gov.cn/zhengce/202407/content\_6963770.htm)

(注3) 「国家主席習近平發表二〇二四年新年賀詞」2023年12月31日 中国政府網。(https://www.gov.cn/gongbao/2024/issue\_11086/202401/content\_6924967.html)

(注4) “FACT SHEET: President Biden Takes Action to Protect American Workers and Businesses from China's Unfair Trade Practices”, 14 May 2024, The White House. (https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices/)

(注5) 「EU、中国製EVに最大45%の関税決定-貿易摩擦激化は必至」2024年10月4日Bloomberg. (https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2024-10-04/SKTQIUT1UM0W00)、「EU、中国製EVへの追加関税を正式承認 中国は対抗措置へ」2024年10月30日 Reuter. (https://jp.reuters.com/markets/commodities/UGXG7XK725MCFLNVEKM3JKPPAA-2024-10-29/)

## 1. 「新質生産力」の意義と位置付け

「新質生産力」を代表するEV、リチウムイオン電池、太陽光発電は、中国が「世界の工場」としての地位を維持できるか、そして、質の高い経済発展を意味する「高質量経済発展」を実現できるかを左右する重要な産業と言えるが、その輸出は鈍化する傾向にある。

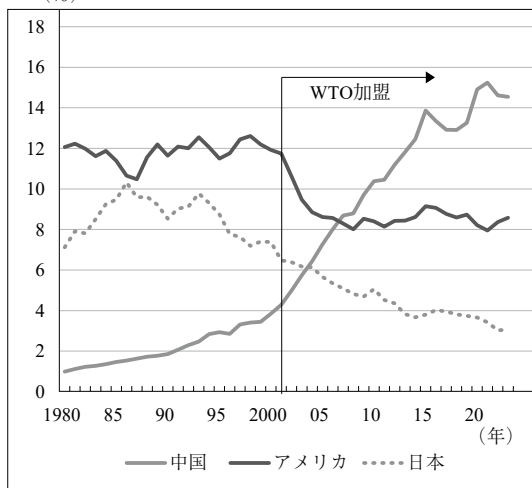
### (1) 「世界の工場」にとどまれるか

中国は、2001年末の世界貿易機関（WTO）加盟を機に、「世界の工場」としての地位を確立していった。世界の輸出に占める中国の割合は2004年に6.4%と日本(6.1%)を上回り、

2007年には8.7%とアメリカ（8.3%）を追い越したことから、中国は世界最大の輸出国となった（図表1）。2023年の中国の割合は14.5%と、アメリカ（8.6%）と日本（3.0%）を圧倒する。

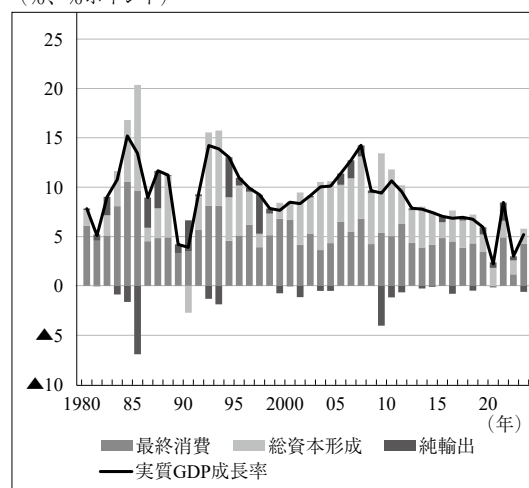
ただし、中国の経済成長率の需要項目別寄与度を見ると、投資と個人消費が高く、純輸出は高いとは言えない（図表2）。中国は原材料や中間財を外国に依存しており、輸出が増えるのに伴い輸入も増えるため、純輸出が増加しにくい構造となっている。それでも中国は輸出額を名目GDPで除した輸出依存度が高く、輸出の好不調が製造業、ひいては経済全体に与える影響が大きいと言える。実際、中国の輸出依存度は、2000年代半からかなり

図表1 世界輸出に占める日米中の割合  
(%)



(資料) IMF, DOTより日本総合研究所作成

図表2 中国の実質GDP成長率と需要項目別寄与度  
(%, %ポイント)



(資料) CEICより日本総合研究所作成

低下したものの、なお日本やアメリカより高い（図表3）。

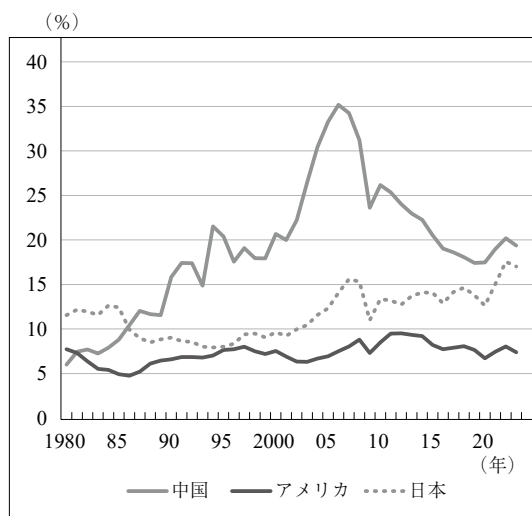
中国の輸出依存度が日米両国より高いことは雇用面からも確認できる。経済協力開発機構（OECD）が国際産業連関表の雇用に関する計数表を用いて作成した雇用関連指標TiM（Trade in employment）を見ると、中国の全被雇用者に占める外国の最終需要によって生み出される被雇用者の割合は2020年に13.5%と、やはりアメリカ（7.0%）、日本（12.6%）を上回る。

中国の輸出依存度は2000年代前半に急速に上昇し、2007年に34.3%に達した。この一因として、台湾の電子製品受託製造（electronics manufacturing service: EMS）が中国に工場を

設け、パソコンの組み立て・輸出を拡大したことが挙げられる。中国の通関統計である海関統計で示される主要輸出品目を見ると、伝統的な輸出品であった衣類及び同附属品の輸出が人件費高騰の影響で伸び悩み、輸出全体に占める割合が2007年に10.4%と、2001年の13.7%から低下したのに対し、パソコンの割合はそれを補うように2007年に11.2%と、2001年の4.9%から大幅に上昇した（図表4）。

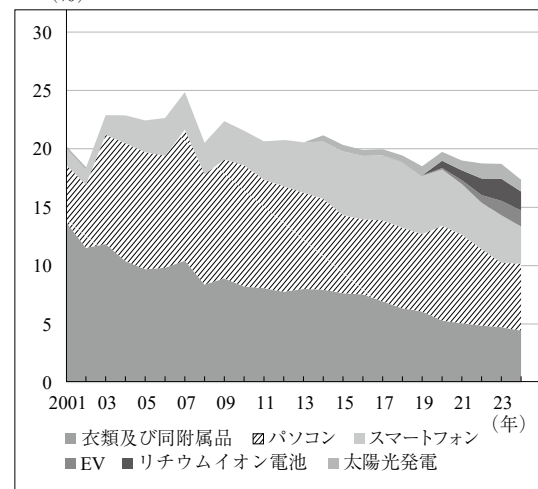
世界規模で見ても、パソコン輸出における中国のプレゼンスの高さは際立っている。国連の貿易統計（Comtrade）を見ると、2001年に6.9億ドルにすぎなかった中国のパソコン（HS847130）輸出は2007年に530.9億ドルと

図表3 日米中の輸出依存度



（資料）IMF資料より日本総合研究所作成

図表4 主要輸出6品目が輸出に占める割合 (%)



（注）2024年は1～7月値。EVは、海関総署の「電動载人汽車」であり、BEVとPHEVの乗用車に、HEVの乗用車とBEV及びHEVの客車を加えたものを指す。

（資料）CEICより日本総合研究所作成

77倍に増加し、世界のパソコン輸出に占める割合も2.9%から54.6%に上昇した。同様の動きは、やや遅れてスマートフォンでも見られ、中国は世界規模で進むインターネットの普及に伴う電子機器需要の高まりの恩恵を最も享受した国と言える。

しかし、中国の輸出依存度は2007年をピークに急速に低下した。背景には、世界のICT（情報通信技術）機器の需要の伸びが鈍化したことと（注6）、主要国における中国製パソコンやスマートフォンのシェアが天井を打ったこと（注7）がある（三浦 [2022]）。中国のパソコン輸出は2001～2007年に年平均45.4%増と驚異的なペースで増えたが、2008～2023年はわずか同2.1%増と、輸出拡大のペースは大幅に鈍化した。

改めて図表4を見ると、中国は経済をけん引する輸出品を欠く状況に陥りつつあることが分かる。衣類及び同附属品、パソコン、スマートフォンの三つを中国の輸出を支えた「旧3品目」とし、輸出全体に占める割合がどのように変化したかを見ると、2024年1～7月に13.4%と、ピークであった2007年の24.9%から11.5%ポイント低下している。その一方、EV、リチウムイオン電池、太陽光発電の「新3品目」が輸出に占める割合は、2024年1～7月でまだ4.0%を占めるにすぎない。

「新3品目」は「旧3品目」に代わり、中国を「世界の工場」ととどまらせ、安定的

な成長軌道に回帰させる原動力になるのか。中国は、住宅価格の断続的下落に伴う不動産危機や地方融資平台（LGFV）の債務返済能力の低下に伴う地方政府債務危機が深刻化しているため（三浦 [2024a]）、主力輸出品が「旧3品目」から「新3品目」に順調に入れ替わるか否かが中国経済に与える影響は非常に大きい。

## (2) 「新質生産力」の位置付け

2024年7月の三中全会で採択された「決定」では、「今世紀半ばまでに偉大な現代社会主義国を建設するための確固たる基盤を全面的に築く」として、改めて中国を「強国」にするという目標が掲げられた。そのために必要とされているのが質の高い経済発展を意味する「高質量経済発展」であり、それを支える産業と目されているのが「新質生産力」である。「新質生産力」は中国経済の持続可能性を維持するために不可欠な基盤なのである。

「生産力」というやや古めかしい言葉が用いられたのは社会主義経済の名残と言えるが、「新質生産力」の重点はもちろん前の「新質」の方にある。「決定」では、「新質」とは「新型工業化」であり、具体的には製造業の「高端化、智能化、緑色化発展」、つまり、ハイエンド化、インテリジェント化、グリーン化という三つを備えた産業の発展を意味するとされている。

ハイエンド化は先進国に劣らない最先端技

術であること、インテリジェント化とはモノのインターネットを意味するIoT（Internet of Things）や人工知能（AI）を駆使していること、そして、グリーン化とは二酸化炭素排出量の削減など地球環境を守るための技術を備えていることを意味する。EV、リチウムイオン電池、太陽光発電はいずれもハイエンド化とグリーン化を満たしているが、EVは「自動運転」と称される先進運転支援システム（Advanced Driver-Assistance Systems：ADAS）を搭載するようになったことから、インテリジェント化の要素も含む（注8）。

「新質生産力」は一見新しいものであるように見えるが、これまでの長期国家開発計画に当たる5カ年計画を見ると必ずしもそうではなく、重点産業の呼び方を変えたものと捉えることができる。第12次5カ年計画（2011～2015年）では、米オバマ政権（当時）が環境・エネルギー技術に重点を置いたグリーンニューディール政策を打ち出したことを受け、中国でも「戦略性新興産業」の重要性が強調され（注9）、その具体例として新世代情報技術、生物学、ハイエンド機器、新エネルギー、新素材、新エネルギー車が挙げられた（注10）。

新エネルギー車とは、①電力のみをエネルギー源とするバッテリー式電動車（Battery Electric Vehicle：BEV）、②水素と酸素で電気を発生させる燃料電池を搭載する燃料電池車（Fuel Cell Vehicle：FCV）、③ガソリンエンジ

ンと電気モーターの両方を搭載し、外部からの充電が可能なプラグインハイブリッド車（Plug-in Hybrid Electric Vehicle：PHEV）（注11）の3種類を指し、ガソリンエンジンと電気モーターの両方を搭載するものの、外部から充電する機能がないハイブリッド車（Hybrid Electric Vehicle：HEV）は含まれない。国際エネルギー機関（IEA）も中国と同様にBEV、FCV、PHEVを総称してEVとする。

中国では、EVではなく「新エネルギー車」（中国語「新能源汽车」）という呼称が一般的であるが、本稿では、②FCVは法人向けリースが主体で、生産量が極端に少ないため、BEVとPHEVを合わせたものとしてEVという呼称を用いる。ここで、EV輸出に関する統計については若干の留意が必要となる。EV輸出には、中国汽车工业协会と海関統計によるもののふたつがあるが、前者は協会加盟社の報告によるもので、後者に比べ輸出台数がかなり少ないという特徴がある。

その一方、海関統計のEVが本稿で定義したEVと全く同じものではないことにも留意する必要がある。海関統計では、EVを「電動载人汽車」（電動自動車）と呼ぶ。これは、BEVとPHEVの乗用車に、HEVの乗用車とBEV及びHEVの客車を加えたものであり、本稿が定めるEVより広い概念である。しかし、両者を完全に一致させることは統計の制約から難しいこと、また、中国のEV輸出はBEVとPHEVの乗用車が主体であり、両者の差は

それほど大きくないことから（注12）、「電働  
載人汽車」の輸出についても便宜的にEV輸  
出とする（図表4及び10参照）。

「戦略性新興産業」と「新質生産力」の違  
いはどこにあるのかに戻ろう。三中全会で「新  
質生産力」の具体例として挙げられたのは、  
新世代情報技術、AI、航空宇宙、新エネル  
ギー、新素材、ハイエンド機器、生物・医学、  
量子技術である。AI、航空宇宙、量子技術  
が新たに加えられたことを除けば、「新質生  
産力」と「戦略性新興産業」は重複している。  
「戦略性新興産業」という言葉は、2015年に  
発表された「中国製造2025」（注13）、第13次  
5カ年計画（2016～2020年）（注14）、第14  
次5カ年計画（2021～2025年）（注15）でも  
使われているが、第15次5カ年計画（2026  
～30年）では「新質生産力」に変わると見  
られる。

ただし、「新質生産力」という言葉には単  
なる看板の掛け替えにとどまらない政策的意  
図がある。「新質生産力」は、中国の競争力  
向上だけでなく、国際社会における地位向上  
にも寄与すると考えられているからである。  
実際、習近平総書記は、2024年2月に開催さ  
れた共産党政治局会議において、グリーント  
ランスフォーメーション（GX）は国際社会  
のコンセンサスであるとしたうえで、EV、  
リチウムイオン電池、太陽光発電で強力な競  
争力を有する中国は世界のクリーンエネル  
ギー開発と気候変動対策の重要な推進者に

なった、と自画自賛した（注16）。

### (3) 高付加価値を実現

「新質生産力」を代表するEV、リチウムイ  
オン電池、太陽光発電はパソコンやスマート  
フォンにない特徴を備えている。それは、中  
核部品はもちろん、企画・開発や販売・保守  
といったプロセスをも内製化しているため、  
製品の付加価値全体に占める中国の割合が格  
段に高い点である。

中国にはパソコンではレノボ、スマート  
フォンでは華為技術（ファーウェイ）や小米  
（シャオミ）など自社ブランドで世界販売を  
手掛ける企業がある。ファーウェイは自力で  
先端半導体を開発・製造し（注17）、同社へ  
の先端半導体の輸出を規制する米政府を驚か  
せるなど（注18）、世界の製造業の付加価値  
に占める中国の割合は着実に上昇している。

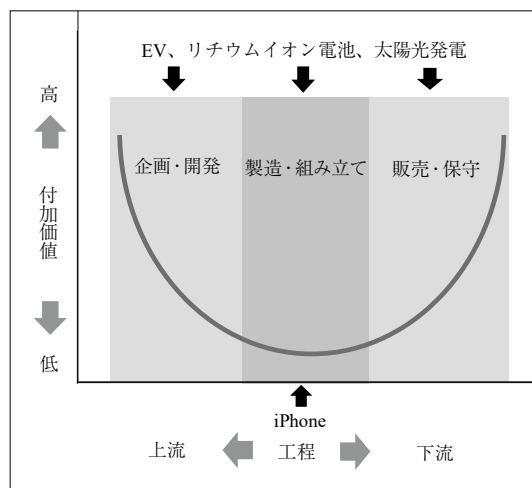
しかし、グローバル市場で一定のプレゼン  
スがある中国製のパソコンやスマートフォ  
ンの多くは、依然として中核部品を輸入に依存  
し、標準化された技術を用いて製品を組み立  
て、相手先ブランドで世界に輸出する形態が  
主流である。それらの企画・開発と販売・保  
守も外国企業が担っている。パソコンでは  
ヒューレッドパッカード（HP）やデル（DELL）  
が、スマートフォンではアップルのiPhoneが  
その代表例と言えよう。

iPhoneの部品に占める中国の割合は近年著  
しく上昇しているものの（注19）、中国は基

本的に組み立て工程を担っている、つまり、製造業の工程別の付加価値の高低を表すスマイルカーブのなかで最も付加価値の低い部分を担っているにすぎないため、iPhoneの付加価値に占める中国の割合はなかなか上昇しないし、上昇したとしても限界がある(図表5)。

一方、EV、リチウムイオン電池、太陽光発電は、中国企業が企画・開発を担い、自力で中核技術を開発し、自社ブランドで世界販売を手掛けている。つまり、製造・組み立てだけでなく、企画・開発と販売・保守という付加価値の高い工程、スマイルカーブの両端の工程を担っているという点で、3産業は上の限界を突破している。3産業は、中国の宿願である製造業の高付加価値化を体現してい

図表5 製造業のスマイルカーブ

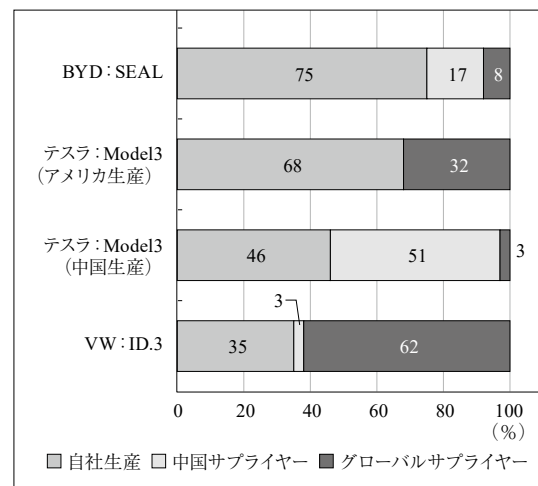


(資料) 各種資料より日本総合研究所作成

る産業であり、半導体のようにアメリカの輸出規制によって発展が阻害されることがない、中国国内でサプライチェーンがほぼ完結する産業なのである。

このことはEVの事例を見ると分かりやすい。比亞迪（BYD）、米テスラ、独フォルクスワーゲン（VW）のBEVを分解したスイスの銀行大手UBSの調査によれば、BYDは部品の自社生産割合が75%と他社に比べ圧倒的に高い(図表6)。これは、同社が部品を自社及び子会社で生産する垂直統合モデルを採用していることによるものである。ここに「中国サプライヤー」を加えると、BYDのBEVにおける付加価値の9割超が中国で生み

図表6 BEV生産における自社生産と中国サプライヤーの割合(2023年)



(注) 縦軸は企業名とEVのモデル名

(資料) UBS [2023] より日本総合研究所作成

出されていることになる。

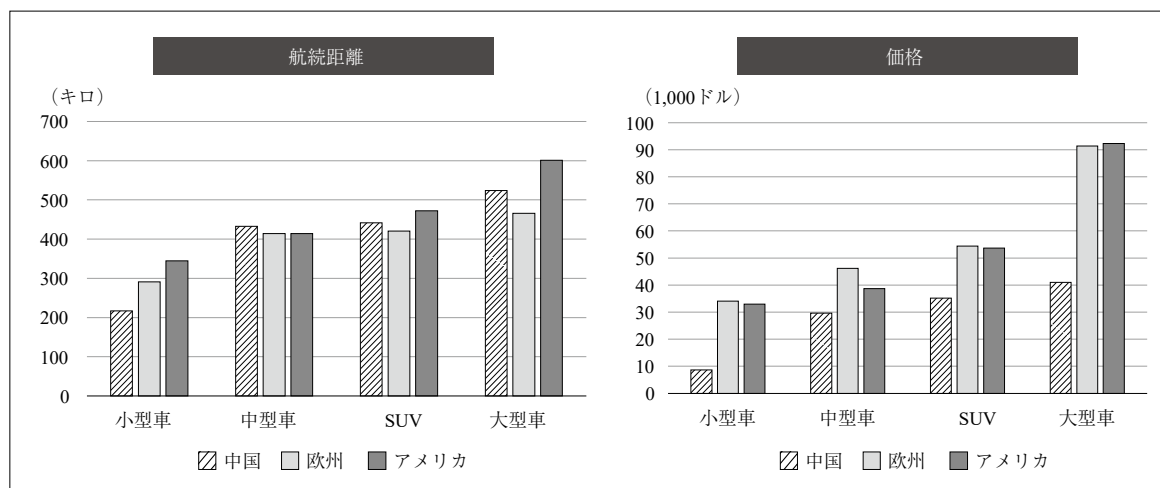
国内に地場企業による分厚いサプライチェーンが形成されていることは、中国EV産業の大きな強みとなっている。米中両国で同一モデルのBEVを生産するテスラを見ると、中国で生産されるテスラのBEVは実に51%を「中国サプライヤー」から調達している。このことは、中国企業が製造する部品が欧米企業と肩を並べる性能を有しているにもかかわらず、価格が非常に安いことを暗示する。

IEAによれば、中国のBEVは航続距離においてアメリカと欧州のBEVと大差がないにもかかわらず、2022年の小売価格は大型車の場合、欧米製EVが9万ドル超であるのに対し、

中国製BEVは4万ドルと半分以下である（図表7）。この価格差は中型車、SUVで縮小するものの、それでも中国製BEVの価格は欧米製EVの6割程度である。これは中国の車載リチウムイオン電池の価格競争力が極めて高いことによるものである。

習近平政権がたびたびEV、リチウムイオン電池、太陽光発電に言及する背景には、これらの産業の発展によって、エネルギーの質的転換が進み、「高質量経済発展」を実現している、そして、世界最大の二酸化炭素排出国であるにもかかわらず、世界の気候変動対策を主導している、という前向きなメッセージを内外に発信することができるからである。また、米中対立に伴うグローバルなサブ

図表7 米欧中のBEVの航続距離と価格（2022年）



（資料）IEA [2023] より日本総合研究所作成

ライチェーンの再編に伴う製造業の停滞を打破する起爆剤になるという期待が込められていることも想像に難くない。

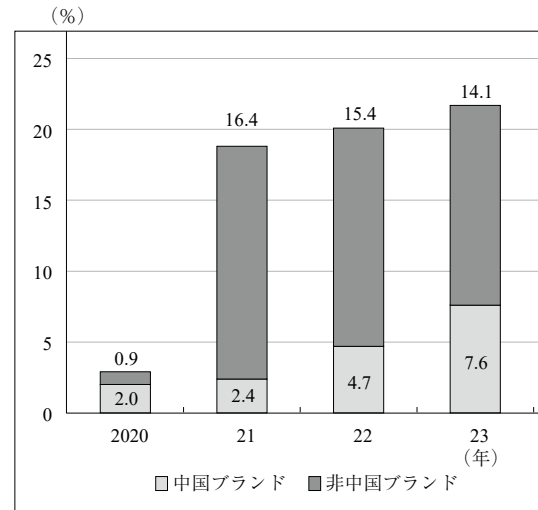
2023年のEV、リチウムイオン電池、太陽光発電の生産量はそれぞれ前年比30.3%増、22.8%増、54.0%増であったことから好調と言えるが（注20）、3産業が中国経済に占める割合は明らかになっていない。国家统计局は、2014年に7.6%にすぎなかったGDPに占める「战略性新兴产业」の割合は、2023年に13%に達し、2025年に17%を超えるとした（注21）。「新質生産力」に対する期待は非常に高いが、その実現可能性は3産業の成長がどこまで続くかにかかっている。

#### (4)「新3品目」の輸出は鈍化

中国汽车工业协会によれば、中国の商用車を含む自動車輸出は2023年に前年比57.9%増の491万台となり、前年比16.0%増の442万台であった日本を抜いて世界一となった。2024年1～6月の中国の自動車輸出は前年同期比30.5%増の279万台と、同0.3%減の202万台となった日本との差は一段と開きつつある。EUは、2023年に中国から44万台のEVを輸入し、EU市場における欧州自動車メーカーを含む中国製BEVの割合は21.7%に、そして、中国ブランドBEVの割合も7.6%に上昇したとする（図表8）（注22）。

これらのニュースを見ると、「新質生産力」は中国経済を支える十分な可能性を備えた産

図表8 EU市場における中国製BEVが占める割合

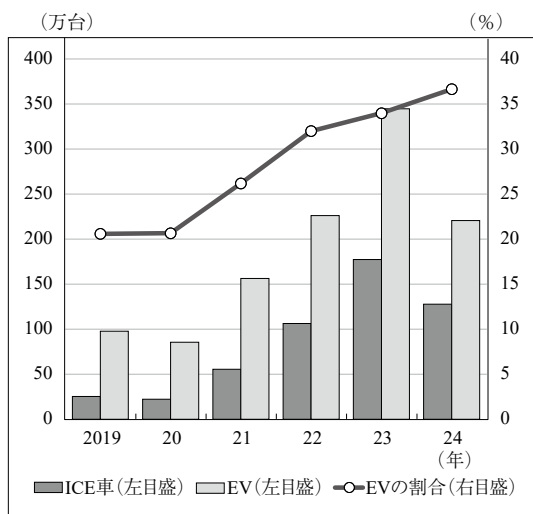


（資料）ACEA [2024] より日本総合研究所作成

業と言えそうである。しかし、図表4で見たように、EV、リチウムイオン電池、太陽光発電が輸出に占める割合はまだ低く、その可能性が開花するか否かを判断できる段階にはない。なかでも、自動車輸出についてはEVだけでなく、ガソリンやディーゼルオイルをシリンダー内で燃焼させるICE（internal combustion engine：ICE）車が含まれるため、注意が必要である。海関統計で示される輸出台数に注目すると、中国の自動車輸出の6割強はICE車が占めており、EVが主力というわけではない（図表9）。

EV、リチウムイオン電池、太陽光発電は、「新質生産力」を代表する産業となり、輸出をけん引するのであろうか。海関統計で「新

図表9 中国の自動車輸出



(注) 2024年は1～7月値。ICE車にはシャーシを含む。  
(資料) 中国海関統計より日本総合研究所作成

3品目」の輸出額とその伸び率を「旧3品目」と対比させると、次に指摘するように決して楽観できる状況にないことが分かる。

まず、「新3品目」の輸出額は、「旧3品目」に比べまだかなり少ない(図表10)。2023年の「新3品目」の輸出は、輸出額の多い順に①リチウムイオン電池(649億ドル)②太陽光発電(438億ドル)、③EV(418億ドル)である。一方、「旧3品目」は多い順に①パソコン(1,886億ドル)、②衣類及び同附属品(1,624億ドル)、③スマートフォン(1,391億ドル)である。「新3品目」の輸出額は合わせても1,505億ドルと、衣類及び同附属品に及ばない。

また、太陽光発電を除くといずれも伸び率

が急速に鈍化している。2024年1～7月のリチウムイオン電池輸出の伸び率は前年同期比11.7%減とマイナスに転じ、2022年の前年比79.1%増、2023年の同27.4%増からの落ち込みが激しい。2024年1～7月のEV輸出の伸び率は前年同期比27.5%増とプラスを維持しているものの、2021年の前年比236.0%増、2022年の同122.1%増、2023年の同73.4%増と比較すると、やはり伸び率の鈍化が顕著である。

(注6) 国連貿易開発会議(UNCTAD)によれば、ICT機器の世界輸出の年平均伸び率は2001～2007年が7.9%であったのに対し、2008～2022年は4.1%であった。

(注7) アメリカのパソコン(HS847130)輸入に占める中国の割合は、2001年の0.3%から急上昇し、2010年に93.2%に達し、以降は横ばいの状態が続いている。

(注8) 「自動運転など自動車で活用されるAI技術の事例と今後の課題」NEC。(https://www.nec-solutioninnovators.co.jp/ss/mobility/column/07/index.html、2024年8月26日アクセス)

(注9) 「国民経済和社会发展第十二個五年規劃綱要」2011年3月16日 中国政府網。(https://www.gov.cn/zhuanti/2011-03/16/content\_2623428.htm)

(注10) 「國務院關於加快培育和發展 戰略性新興產業的決定」2010年10月18日 中国政府網。(https://www.gov.cn/zwggk/2010-10/18/content\_1724848.htm)

(注11) プラグインハイブリッド車の英語の略称としてはPHEV(Plug-in Hybrid Electric Vehicle)とPHV(Plug-in Hybrid Vehicle)、ハイブリッド車についてもHEV(Hybrid Electric Vehicle)とHV(Hybrid Vehicle)のふたつがあるが、いずれも同じものを指す。本稿では、PHEVとHEVに統一する。

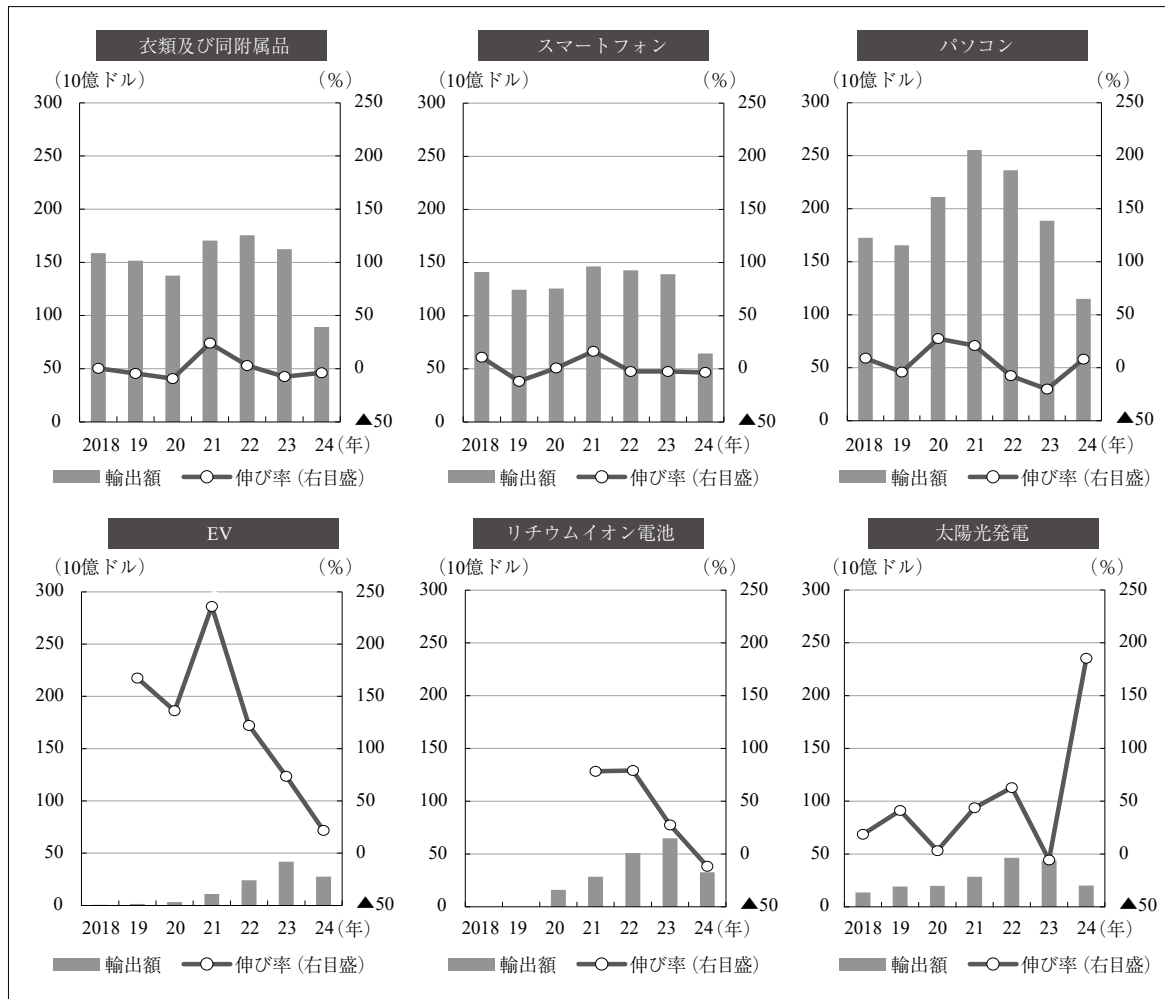
(注12) 海関統計によれば、2023年の「電動载人汽車」輸出台数に占めるBEVとPHEVの乗用車の割合は95.0%に達する。また、2023年の乗用車に商用車(バス、トラック、バン)を加えた全EV(BEVとPHEVの合計)の輸出台数に占める乗用車EV(同上)の割合は97.5%を占める。

(注13) 「《中国制造2025》(全文)」2015年5月19日 環球網。(https://china.huanqiu.com/article/9CaKrnJLa1H)

(注14) 「中華人民共和國国民経済和社会发展第十三个五年規劃綱要」2016年3月17日 中国政府網。(https://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content\_5054992.htm)

(注15) 「中華人民共和國国民経済和社会发展第十四個五

図表10 中国の主要輸出品目の変化



(注1) 2024年の輸出額は1～7月値、伸び率は前年同期比。

(注2) EVは、海関総署の「電動载人汽車」であり、BEVとPHEVの乗用車に、HEVの乗用車とBEV及びHEVの客車を加えたものを指す。

(資料) CEIC、中国海関統計より日本総合研究所作成

年規劃和2035年遠景目標綱要」2021年3月13日 中国政府網。(http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content\_5592681.htm)

(注16) 「習近平在中共中央政治局第十二次集体学習時強調：大力推動我國新能源高質量發展 為共建清潔美麗世界作出更大貢獻」2024年3月1日 中国政府

網。(https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202403/content\_6935251.htm)。もともと、中国は世界の二酸化炭素排出量の31.2%を占め、アメリカ(14.0%)を大幅に上回る、最大の排出国であることから、「気候変動対策の重要な推進者」とは言えない。

(注17) 厳密に言えば、ファーウェイの先端半導体を製造したの

は、中国の半導体受託製造（ファウンドリ）最大手の中芯国際集成电路製造（SMIC）である。

（注18）「米中技術の覇権争い 半導体が最大の焦点」2024年1月9日 日本経済新聞。(<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUB141AQ0U3A211C2000000/>)

（注19）「Appleの取引先、中国企業が増加 米中対立下で綱渡り」2024年4月30日 日本経済新聞。(<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOCB262WC0W4A420C2000000/>)

（注20）「国家统计局相关部门负责人解读2023年主要经济数据」2024年1月18日 中国政府網。([https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202401/content\\_6926737.htm](https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202401/content_6926737.htm))

（注21）「中欧国際工商学院許斌：新質生産力有望駆働中国経済高質量増長」2024年3月24日 搜狐網。([https://roll.sohu.com/a/766065262\\_120632774](https://roll.sohu.com/a/766065262_120632774))

（注22）“Fact sheet: EU-China vehicle trade”, 12 June 2024, ACEA. ([https://www.acea.auto/files/ACEA\\_fact\\_sheet\\_EU\\_China\\_vehicle\\_trade\\_June\\_2024.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_fact_sheet_EU_China_vehicle_trade_June_2024.pdf))

## 2. グローバル市場で台頭する中国 EV

中国は世界のEV市場の6割を占め、市場をリードする存在になっている。中国のEV産業は、政府が進めるEVシフトに乗って国内で力をつけ、現地生産を通じた海外市場の開拓を進める段階に差し掛かっている。欧米諸国は、自国の自動車市場が中国に浸食されることを警戒するものの、世界のEV市場における中国のプレゼンスは一段と高まると見込まれる。

### (1) 中国の生産能力と世界市場における位置付け

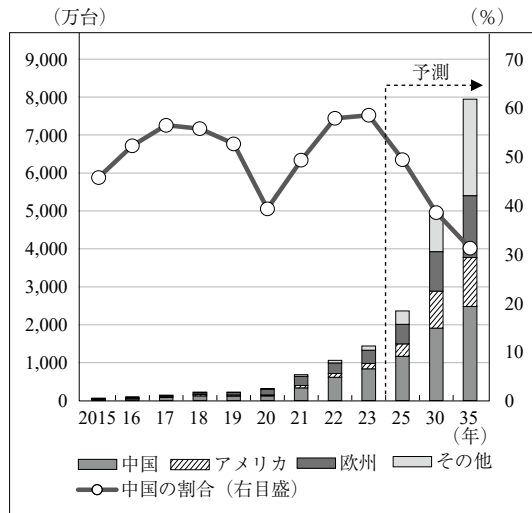
中国は自動車輸出で日本を上回っただけでなく、2023年10～12月期に中国最大のEVメーカー（注23）であるBYDの販売台数が

52万台となり、48万台の米テスラを追い抜くなど、EVでもプレゼンスを高めている（注24）。中国のEV産業を押し上げた要因として、国内市場の急拡大が挙げられる。IEAによれば、中国におけるトラック、バス、バンといった商用車を含むEVの国内販売台数は2023年に842万台となり、実に世界の58.5%を占める（図表11）。

前出の図表9では、中国の自動車輸出に占めるEVの割合が上昇していることを紹介したが、2023年のEV輸出は120万台と国内販売の14.3%にすぎないことから、中国EVメーカーの主戦場はあくまで国内市場と言える。なお、中国の2023年の自動車輸入は39万台にすぎないこと、また、在庫がほぼ安定していることから、自動車の販売台数と生産台数の差は1%程度にとどまり、販売台数を生産台数に置き換えることができる。

なお、中国の自動車販売台数のデータは発表主体によって異なり、その違いに注意する必要がある。IEAは、“*Global EV Outlook 2024*”において中国の2023年のEV販売台数を810万台としているが、これはEV乗用車の集計値で、バス、トラック、バンといった商用車を含まない。本稿では、特にことわりのない限り、EVは乗用車だけでなく商用車を含むものとする。一方、中国汽车工業協会は2023年のEV販売台数を945万台とする。これは、IEAの公表値をかなり上回るが、同協会の販売台数に国内販売だけでなく輸出が含ま

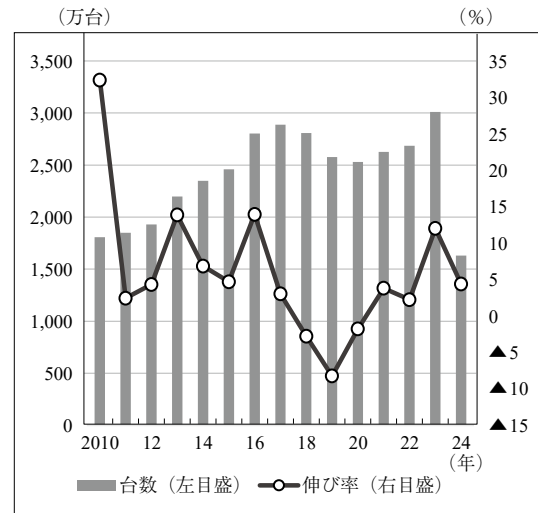
図表11 主要国・地域別に見た世界のEV販売台数



(注) 乗用車だけでなく、バス、トラック、バンを含む。輸出は含まない。予測は各国政府の発表済みの温室効果ガス排出削減目標が全て実施された場合を想定したもの。

(資料) IEA, *Global EV Data Explorer*, 23 April 2024より日本総合研究所作成

図表12 中国の自動車（ICE車とEVの合計）販売台数と伸び率



(注) 販売台数には輸出が含まれる。2024年は1～7月値。

(資料) CEICより日本総合研究所作成

れるためである。

IEAは、図表11で示したように、中国におけるEV販売台数は2025年に1,168万台、2030年に1,914万台、2035年に2,482万台に増加するものの、中国以外の国・地域での生産が拡大するのに伴い、世界のEV販売に占める中国の割合は49.4%、38.6%、31.2%に低下すると見込む。それでも2035年のアメリカの割合は16.3%、欧州は20.5%であることから、中国は今後も世界最大のEV市場であり続ける。中国EVメーカーが欧州や新興国での現地生産を本格化することを踏まえれば、EV

の世界販売に占める中国の割合が低下したとしても、世界市場における中国EVメーカーのプレゼンスはむしろ高まると言えよう。

しかし、中国の自動車市場は次第に低迷すると見込まれる。中国汽車工業協会によれば、2023年の中国のICE車とEVを合わせた自動車販売台数は前年比12.0%増の3,009万台と堅調であったが、2024年1～7月は前年同期比4.4%増の1,631万台と低調である（図表12）。2023年の販売には、ゼロコロナ政策の転換に伴う反動増が含まれている。経済成長の鈍化とそれに伴う個人消費の低迷が続くと考えれば、中国の自動車市場がもはや2010年代前半の右肩上がりの成長軌道に戻ることはないで

あろう。

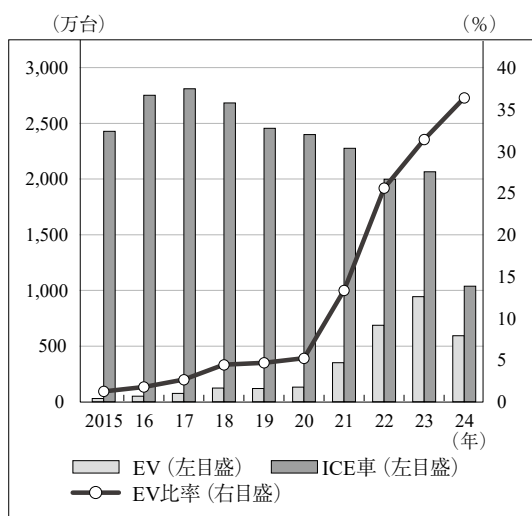
にもかかわらず、世界のEV市場における中国のプレゼンスが高まる理由のひとつとして、ICE車からEVへの乗り換え、つまり、EVシフトが急ピッチで進んでいることを挙げることができる。中国汽车工業協会によれば、外資を含む中国自動車メーカーの自動車販売台数に占めるEVの割合（EV比率）は、2020年にわずか5.2％にすぎなかったが、2023年に31.4％、2024年1～7月には36.4％に上昇した（図表13）。習近平政権は、2027年のEV比率は45％に達すると見込む（注25）。

中国のEV比率は国際的に見ても非常に高い水準にある。IEAは、主要国の乗用車、バス、

トラック、バンという用途別のEV比率を明らかにしている。販売台数が最も多い乗用車のEV比率を見ると、中国は2023年に38.0％に達し、環境問題に対する意識が高い欧州の21.0％を大幅に上回る（図表14）。2023年の世界のEV比率は18.0％、アメリカは9.5％、日本に至ってはわずか3.6％であることから、中国のEV比率がいかに突出しているかが分かる。

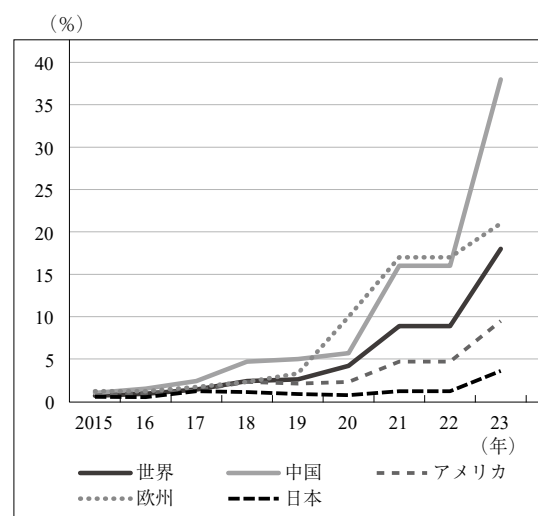
中国のEV比率が急上昇した背景には、政府の強力なEV産業振興策がある。そのひとつ目のツールは、EV購入者に対する優遇措置である。中国政府は、EVがまだ普及していない2010年から優遇措置を採っており、その歴史は長い（注26）。2023年6月に発表さ

図表13 中国の自動車販売とEV比率



（注）販売台数には輸出が含まれる。2024年は1～7月値。  
（資料）CEICより日本総合研究所作成

図表14 主要国・地域の乗用車のEV比率



（資料）IEA, *Global EV Data Explorer*, 23 April 2024より日本総合研究所作成

れた最新の措置では、2024～2025年にEVを購入した人は最大3万元、2026～2027年は最大1.5万元の自動車取得税が免除される（注27）。3万元はドルに換算すると4,220ドル相当（注28）となり、最大で7,500ドルに達する米政府の購入補助金より少ないが（注29）、両国のEV価格と所得水準の差を踏まえば、中国の方が効果は大きいと言えよう。

なお、中国におけるEV購入に対する補助金は、自動車取得税の免税にとどまらず、「以旧换新」と称される買い替え促進策によって、実際にはより手厚いものとなっている。「以旧换新」とは、2024年3月に制定された大規模設備の更新と消費財の買い替えを促す政策であり（注30）、政府は、同年7月にその実施細則として、2024年に限られるものの、EV購入者に1万元の補助金を給付するとした（注31）。

EV産業振興策としてのもうひとつのツールがEV産業に対する補助金である。米シンクタンク戦略国際問題研究所（CSIS）は、中国のEV産業は増値税の免税やR&Dに対する支援などのかたちで2009～2023年に2,309億ドルの補助金を受けており、それは同期間のEV販売額の18.8%に相当するとした（DiPippo, Mazzocco, Kennedy and Goodman. [2022]）。一方、米政府は2022年8月に成立させたインフレ抑制法（Inflation Reduction Act：IRA）によって、EVや再生エネルギー

産業に対して補助金を給付するとしたが（注32）、その規模は800億ドルと中国の3分の1と小さく、動き出しも遅い（注33）。

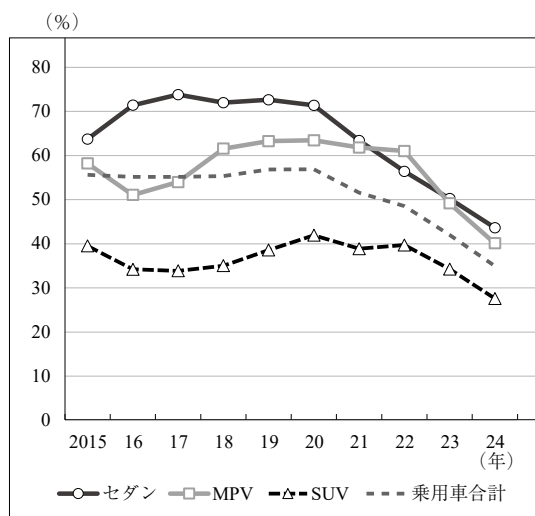
## （2）急成長を遂げる中国EVメーカー

世界のEV市場における中国のプレゼンスが高まるもうひとつの理由として、中国EV市場の主役が地場中国企業であることが挙げられる。中国の自動車市場は、かつて独フォルクスワーゲンなどの外資のICE車が高いシェアを占めていたが、EVシフトに伴い外資自動車メーカーと中国自動車メーカーの関係は大きく変化した。

中国汽車工業協会は、セダン、多目的車（MPV）、スポーツ・ユーティリティ・ビークル（SUV）の主要メーカー別の販売台数を公表している。それらを合わせた乗用車の販売台数に占める外資自動車メーカー（注34）の割合は2015年に55.6%と過半を占めた後、2020年の56.9%をピークに低下し、2024年1～7月には35.0%となった（図表15）。ここにはトラックなどの商用車は含まれていないが、2023年の乗用車販売台数は商用車を含む全自動車販売台数3,009万台（前出図表12参照）の85.5%を占めることから、図表15で示される右肩下がりの曲線は、中国自動車市場における外資メーカーの後退が2021年から始まったことを示している。

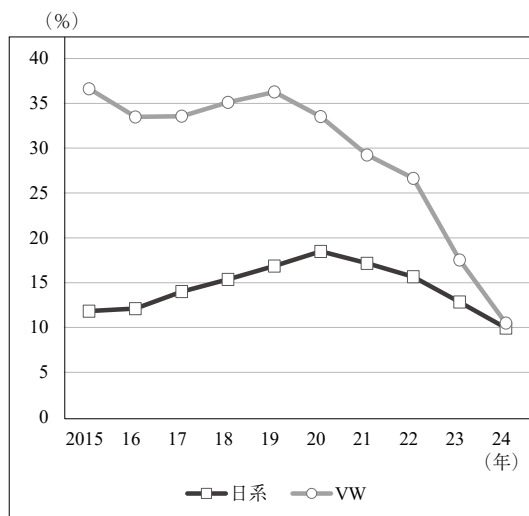
このことは日系自動車メーカーに甚大な影響を与えている。2023年10月に三菱自動車が

図表15 中国の乗用車販売に占める外資メーカーの割合



(注) 輸出を含む。2024年は1～7月値。  
(資料) CEICより日本総合研究所作成

図表16 中国の乗用車販売に占めるVWと日系メーカーの割合



(注) 輸出を含む。2024年は1～7月値。  
(資料) CEICより日本総合研究所作成

中国からの撤退を決定し（注35）、2024年6月には日産自動車が江蘇省の工場を閉鎖し、生産能力を1割減らすこととなった（注36）。また、2024年7月には、ホンダがガソリン車を中心に生産能力を2割削減するとし（注37）、9月には在庫調整のため3工場の生産を停止した（注38）。中国自動車工業協会のデータを集計すると、中国乗用車販売台数に占める日系自動車メーカーの割合は、2020年の18.5%をピークに低下し、2024年1～7月には9.9%とその半分となった。

日本では、これらはメディアが大きく取り上げるニュースになったが、影響は中国自動車市場でトップの座を維持してきた独VWの

方が大きい。中国乗用車販売台数に占める同社の割合は、2024年1～7月に10.5%と、2019年の36.3%から25.8%ポイントも低下した（図表16）。同社は、2024年4月、今後10%を維持できれば「上出来」とし（注39）、9月には中国工場の人員削減に踏み切ることを明らかにした（注40）。米ゼネラル・モーター（GM）も2024年8月に人員削減に踏み切るなど（注41）、外資自動車メーカーは軒並み販売不振による生産能力削減を余儀なくされている。

こうした現象を招く原因となったのが、前述した急速なEVシフトである（前出の図表13と14参照）。中国汽车工业协会が公表

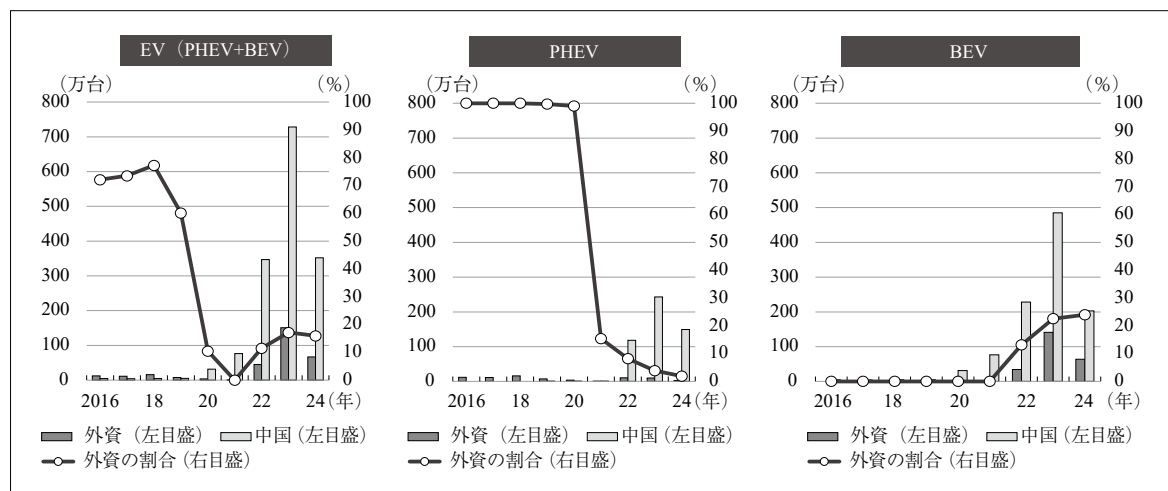
している乗用車のメーカー別・モデル別の販売台数からEVとしてBEVとPHEVを抜き出し、外資メーカーが占める割合を求めると、2018年に77.2%であった割合が急速に低下し、ゼロコロナ政策による移動制限で工場が稼働を停止し、2021年にゼロになったことが分かる（図表17左）。その後、2023年に17.2%まで上昇したものの、2024年1～7月には15.2%と再び低下した。

中国EV市場における外資の後退は、PHEVとBEVでは様相が異なる。中国におけるPHEVは、韓国の現代自動車が先駆けとなり、2016年に生産を開始したが、コロナ禍で工場を稼働させることが難しくなり、2023年には

ゼロとなった（注42）。2022年から現代自動車に替わりBYDやVWがPHEVの生産を開始したが、価格競争力の高い中国メーカーがPHEV市場に参入したことで、外資メーカーは苦戦を強いられており、2024年1～7月のPHEV市場における外資の割合はわずか1.9%と、中国メーカーがほぼ独占するかたちとなっている（図表17央）。

一方、BEVは外資メーカーの出遅れが影響した。背景には、中国政府が、2015年12月末に「新エネルギー車」として優遇措置を受けるには、中国企業が製造したバッテリーを搭載していなければならないとして（注43）、外資を排除したことがある。2015年にわずか

図表17 中国のEV乗用車販売における外資メーカーの割合



（注）2024年は1～7月値。乗用車はセダン、MPV、SUVの合計値。モデル別の販売台数統計は、全モデルをカバーしているわけではないため、その合計によるEV販売台数は中国汽车工业协会が公表するEV販売台数より若干少ない。ただし、2023年時点で前者は879万台と、後者の945万台の93.0%をカバーしている。

（資料）CEICより日本総合研究所作成

309台であったBEVの販売台数は2016年に4万台、2020年に31万台、2021年に76万台、2022年に253万台と爆発的に拡大した。上の規制は2019年12月に廃止されたものの、外資メーカーが販売を開始したのは2022年からであった。BEV市場に占める外資の割合は徐々に上昇しているものの、2024年1～7月でも24.0%にとどまり、出遅れを挽回できない状態が続いている（図表17右）。

成長する中国EV市場において中国メーカーの販売だけが好調な理由としては、次々に新モデルを投入するなど、外資メーカーに比べ市場開拓に熱心なこと、そして、それが価格だけでなく、デザイン、性能、操作性といった点に表れ、消費者に広く支持されていることが挙げられる（注44）。しかし、最も重要なこととして、中国国内でさえ「悪性」と呼ばれる、生き残りを懸けた採算を度外視した苛烈な値下げ競争が続いていることを指摘しないわけにはいかない（詳しくは、後述3.（1）参照）（注45）。外資メーカーは、これによりさらなる後退を余儀なくされる可能性がある。

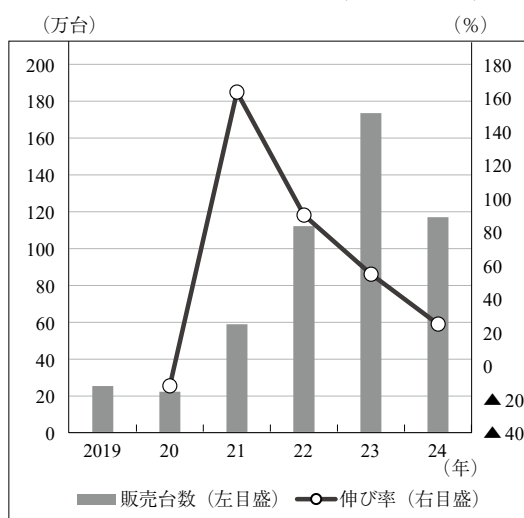
### （3）輸出から現地生産へ

中国自動車メーカーの主戦場は国内市場であるが、中国が世界最大の自動車輸出国となったように、輸出にも注力し始めている。しかし、前出の図表10で見たように、EV輸出額の伸び率は急速に鈍化しており、当初の

勢いは失われつつある。このことは、中国汽车流通協会が発表するEVの輸出台数からも確認できる。BEVとPHEVを合わせたEVの輸出台数の伸び率は、やはり2021年の前年比163.4%増をピークに鈍化し、2024年1～7月には前年同期比25.0%増となった（図表18）。

EV輸出鈍化の背景には、欧州向け輸出の停滞がある。国・地域別の輸出台数を見ると、中国のEV輸出は欧州向けを伸ばすことで2021年から急速に増加してきたことが分かる（図表19）。しかし、その伸び率は、2021年の前年比287.5%増をピークに低下し、2022年に同92.5%増、2023年に同27.7%増、そして、2024年1～7月には前年同期比17.0%減と、

図表18 中国のEV輸出（数量ベース）



（注）2024年は1～7月値。

（資料）中国汽车流通協会 [2024] より日本総合研究所作成

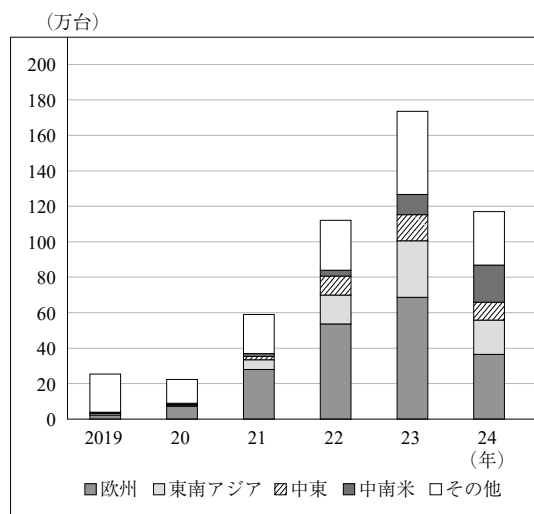
マイナスに転じた（図表20）。中国は、東南アジア、中東、中南米といった地域を新たな市場として開拓を進めているが、中南米以外では輸出の伸び率が鈍化しており、EU向け輸出の穴を埋めることができない状態にある。

中国の欧州向けEV輸出が勢いを失った背景には、輸出額が小さいために伸び率が高くなる初期的状況を経過しただけでなく、安価な中国製EV、とりわけ価格競争力の高い中国ブランドの輸出攻勢に対する警戒感が高まったことがある。欧州議会は、2023年時点で7.6%であったEU市場に占める中国ブランドの割合は（前出図表8参照）2025年に15%に上昇する可能性があるとした（European

Parliament [2023]）。EUは、2023年9月に相殺関税の賦課を視野に調査を始めるとし（注46）、欧州向けEV輸出の先行き不透明感が高まった。

中国EVメーカーは相殺関税を回避するため、現地生産を加速している（図表21）。EUにおける現地生産の舞台のひとつとなっているのがハンガリーである。ハンガリーは、ドイツに近い地理的優位性と相対的に安い人件費が評価され、ドイツや日本の自動車メーカーが産業集積を形成している。同国のオルバン首相が欧州のなかで最も親中的とされる点も中国側に評価されたと見られる。BYDは、2024年1月末、欧州初のEV乗用車生産工場をハンガリーに建設すると発表した

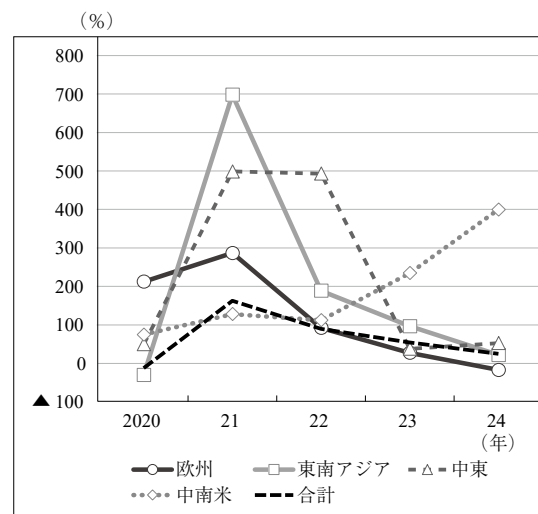
図表19 地域別に見たEV輸出台数



(注) 2024年は1～7月値。

(資料) 中国汽流通協会 [2024] より日本総合研究所作成

図表20 地域別に見たEV輸出の伸び率



(注) 2024年は1～7月値。

(資料) 中国汽流通協会 [2024] より日本総合研究所作成

図表21 中国自動車メーカーの海外進出状況（2024年9月時点）

| 地域    | 進出先国   | 企業名             | 備考（車種、生産能力、稼働予定など）                                 |
|-------|--------|-----------------|----------------------------------------------------|
| 欧州    | ロシア    | 東風汽車（Dongfeng）  | EV乗用車（年産1万台）                                       |
|       |        | 長城汽車（Greatwall） | 乗用車（年産15万台）                                        |
|       | ハンガリー  | 比亞迪（BYD）        | EVバス（年産1,000台）、車載リチウムイオン電池（2023年）、EV乗用車（2026年稼働予定） |
|       | イタリア   | 奇瑞汽車（Chery）     | EV乗用車（年産6万台）                                       |
|       | スペイン   | 奇瑞汽車（Chery）     | EV乗用車（2024年秋稼働予定、2027年までに年産5万台）                    |
|       |        | 上海汽車（SAIC）      | EV乗用車（検討中）                                         |
|       | ポーランド  | 零跑汽車（Leapmotor） | EV乗用車試験生産開始（2024年1～5月に6.4万台生産）                     |
|       | ドイツ    | 長城汽車（Greatwall） | 車載リチウムイオン電池（2027年予定も、2024年6月に計画中止）                 |
|       |        | 長安汽車（Changan）   | マーケティング・サービス部門の子会社を設立（2024年6月に閉鎖）                  |
| 東南アジア | タイ     | 比亞迪（BYD）        | EV乗用車（2024年7月生産開始、年産15万台）                          |
|       |        | 長安汽車（Changan）   | EV乗用車（予定）                                          |
|       |        | 広州汽車（GAC）       | EV乗用車（年産5万台、2024年稼働）                               |
|       |        | 長城汽車（Greatwall） | EV乗用車（年産8万台）、車載リチウムイオン電池（2024年）                    |
|       |        | 奇瑞汽車（Chery）     | EV乗用車（年産5万台、計画段階）                                  |
|       |        | 上海汽車（SAIC）      | EV乗用車（年産7万台）、車載リチウムイオン電池                           |
|       |        | 哪吒汽車（Neta）      | EV乗用車（年産2万台）                                       |
|       | インドネシア | 比亞迪（BYD）        | EVバス・トラック（2024年稼働予定）、EV乗用車（年産15万台、2026年稼働予定）       |
|       |        | 上海汽車（SAIC）      | 部品工場、EV乗用車（年産7万2,000台）                             |
|       |        | 東風汽車（Dongfeng）  | EV乗用車（年産5万台）                                       |
|       |        | 賽力斯汽車（Seres）    | EV乗用車（年産5万台）                                       |
|       |        | 広州汽車（GAC）       | EV乗用車（2024年第4四半期稼働予定）、EV乗用車（年産10万台、計画段階）           |
|       |        | 奇瑞汽車（Chery）     | EV乗用車（年産2万7,000台）                                  |
|       | ベトナム   | 上海汽車（SAIC）      | EV乗用車（年産3万台）                                       |
|       |        | 東風汽車（Dongfeng）  | 小型トラック（年産5,000台）                                   |
|       |        | 吉利汽車（Geely）     | EV乗用車（年産7万5,000台、2025年上半年期着工予定）                    |
|       |        | 奇瑞汽車（Chery）     | EV乗用車（予定）                                          |
|       |        | 長城汽車（Greatwall） | 小型トラック（年産1万台）                                      |
|       |        | 比亞迪（BYD）        | 工場建設検討中                                            |
|       | カンボジア  | 比亞迪（BYD）        | 工場建設検討中                                            |
|       | マレーシア  | 上海汽車（SAIC）      | ピックアップ（年産2万4,000台）                                 |
|       |        | 東風汽車（Dongfeng）  | EV乗用車（年産2万5,000台）、EV乗用車（2025年稼働予定）                 |
|       |        | 長安汽車（Changan）   | EV乗用車（予定）                                          |
|       |        | 広州汽車（GAC）       | 乗用車（年産3万台）                                         |
|       |        | 北京汽車（BAIC）      | ピックアップ（年産2万4,000万台）、EV乗用車（2024年稼働予定）、EV乗用車（予定）     |
|       |        | 吉利汽車（Geely）     | 国民車プロトンに出資し再建                                      |
|       |        | 奇瑞汽車（Chery）     | EV乗用車（2024年稼働予定）                                   |
|       | フィリピン  | 北京汽車（BAIC）      | 乗用車・ピックアップ（年産1万2,000台）                             |

(図表21 続き)

|        |         |                         |                                                         |
|--------|---------|-------------------------|---------------------------------------------------------|
| その他アジア | トルコ     | 比亞迪 (BYD)               | 2026年末稼働予定                                              |
|        | パキスタン   | 上海汽車 (SAIC)             | EV乗用車 (年産2万5,000台)                                      |
|        |         | 比亞迪 (BYD)               | EV乗用車 (計画段階)                                            |
|        |         | 東風汽車 (Dongfeng)         | 中大型商用車                                                  |
|        |         | 賽力斯汽車 (Seres)           | 小型トラック (年産1万5,000台)                                     |
|        |         | 第一汽車 (FAW)              | 小型ピックアップ (年産1万5,000台)                                   |
|        |         | 北京汽車 (BAIC)             | 乗用車 (年産2万4,000台)、トラック (年産3万台)                           |
|        | ウズベキスタン | 比亞迪 (BYD)               | EV乗用車 (2024年1月稼働)                                       |
|        |         | 長安汽車 (Changan)          | 小型商用車                                                   |
|        | インド     | 比亞迪 (BYD)               | EV乗用車 (2022年生産開始、年産1万800台)                              |
|        |         | 上海汽車 (SAIC)             | EV乗用車 (年産12万台)                                          |
|        |         | 北京汽車 (BAIC)             | EVバス (年産1,500台)、EVバス (2025年稼働予定)                        |
|        | サウジアラビア | 鴻海 (Foxconn)            | EV乗用車 (2025年稼働予定)                                       |
| 中南米    | メキシコ    | 比亞迪 (BYD)               | バス (年産4,500台)、EV生産 (最終的に年産30万台、計画段階)                    |
|        |         | 北京汽車 (BAIC)             | トラック (年産1万2,000台)、ピックアップ (2025年稼働予定)                    |
|        |         | 第一汽車 (FAW)、江淮汽車集団 (JAC) | EV乗用車 (年産6万台)                                           |
|        |         | 第一汽車 (FAW)              | トラック (年産1万5,000台、計画段階)                                  |
|        | ブラジル    | 比亞迪 (BYD)               | EVバス (2015年稼働)、EV乗用車・バス・トラック及び車載リチウム電池工場 (2024年下半年稼働予定) |
|        |         | 奇瑞汽車 (Chery)            | EV乗用車 (年産5万台)                                           |
|        |         | 長城汽車 (Greatwall)        | EV乗用車 (年産2万台)                                           |
|        | エクアドル   | 長安汽車 (Changan)          | 2024年稼働予定                                               |
| 北米     | アメリカ    | 比亞迪 (BYD)               | EVバス (年産1,500台)                                         |
| アフリカ   | モロッコ    | 比亞迪 (BYD)               | EV工場建設中 (年産10万台)                                        |
|        | 南アフリカ   | 第一汽車 (FAW)              | 中型トラック (年産5,000台)                                       |
|        | アルジェリア  | 北京汽車 (BAIC)             | ピックアップ (年産3万3,000台)                                     |
|        | エジプト    | 比亞迪 (BYD)               | EV乗用車・マイクロバス (年産2万5,000台)                               |
|        |         | 長安汽車 (Changan)          | 乗用車 (年産2万5,000台)                                        |

(注) 外資が主導する合併事業による海外工場及び吉利 (Geely) が買収したボルボ (Volvo) の工場は含めない。「稼働予定」としてない部分は稼働済み。

(資料) MARKSLINE資料 (2024年8月末時点) 及び報道資料より日本総合研究所作成

(注47)。同社のハンガリーへの投資は、EVバス工場 (2017年)、車載バッテリー組み立て工場 (2023年) に次いで3件目となる。

中国EVメーカーは、このほかにもイタリアとスペインで奇瑞汽車 (Chery) がEVを、ポーランドで零跑汽車 (Leapmotor) がEVを生産する工場を稼働させているか、今後稼働

させる予定で、EUにおける現地生産は面的な広がりを持つようになっている。EU市場へのアクセスという点では、トルコも有力な候補である。同国はEU加盟国ではないが、EUと関税同盟を結んでおり、EU向け輸出に関税がかからない。BYDは、2024年7月、10億ドルを投資し、トルコに年産15万台の

BEV・PHEV生産工場とモビリティ技術開発センターを建設するとした（注48）。

中国EVメーカーが現地生産を加速させているもうひとつの地域が、EVシフトが進む東南アジアである。同地域のなかで中国の躍進が著しいのがタイである。中国EVメーカーは、タイ政府の補助金給付によるEV普及支援策に呼応するかたちで頭角を現した。BYD、長安汽車（Changan）、広州汽車（GAC）、長城汽車（Greatwall）がEV生産工場を稼働させているか、稼働予定である。

東南アジアでは、人口規模が大きく、市場の伸びが期待できるインドネシアも注目されている。同国は、完成車の関税や奢侈税を免除する代わりに、車載リチウムイオン電池を含むEVの国内生産を促し、自国を右ハンドルEVの生産ハブに育てるという遠大な計画を打ち出しており、中国EVメーカーがそれに応えているという構図である（注49）。

このほかに注目すべき地域として中南米地域がある。とりわけ、メキシコは、国内市場だけでなく、アメリカ市場への輸出拠点として期待されている。しかし、トランプ前大統領がメキシコで生産された中国メーカーのEVに100%の関税を課すと発言するなど（注50）、アメリカは中国がメキシコを対米輸出の「裏口」として利用することを警戒しており（注51）、投資計画には流動的な部分があると見ておく必要があろう（注52）。メキシコ政府は、アメリカを刺激しないよう中国

EVメーカーの投資に優遇措置を与えることをためらっているという（注53）。

ブラジルは、自動車市場が大きいうえ、サトウキビからつくるバイオエタノールが燃料として使われているため（注54）、EV市場の成長余地が大きいこと、また、ブラジル政府がEVの輸入関税を段階的に引き上げること、外資EVメーカーに国内生産を促す政策を打ち出していることから（注55）、中国だけでなく、世界の自動車メーカーがEV生産のための投資を拡大すると表明している（注56）。

中国EVメーカーによる現地生産は、一般的に市場規模が小さい場合には中国から輸入した部品を組み立てるノックダウン（KD）による生産が、市場規模が大きい場合には車載リチウムイオン電池を含むフルセット型の生産が選択される。中国EVメーカーのなかで、現地生産に最も積極的な姿勢を見せているのはBYDである。同社は、2023年のEV販売台数が301万台と、2位の広汽埃安（GAC AION）の48万台の6倍に達し（図表22）、業績が順調に拡大しているため、カンボジアやベトナムにおいても組み立て工場の建設を検討するなど（注57）、海外生産網の拡大に余念がない。

BYDに対する評価は中国国外でも高く、国境を越えた提携が進んでいる。ライドシェア最大手のウーバーテクノロジーズは、2024年7月、BYDと提携して、アメリカを除く

図表22 中国EVメーカーのブランド別の販売実績と目標達成率（2023年）

|    | ブランド             | 所属企業集団              | 販売実績（万台） | 目標達成率（%） |
|----|------------------|---------------------|----------|----------|
| 1  | 比亞迪（BYD）         | 比亞迪（BYD）            | 301.2    | 100.4    |
| 2  | 广汽埃安（GAC AION）   | 広州汽車（GAC）           | 48.0     | 96.0     |
| 3  | 理想汽車（Li Auto）    | 理想汽車（Li Auto）*      | 37.6     | 125.3    |
| 4  | 長城汽車（Greatwall）  | 長城汽車（Greatwall）     | 26.1     | -        |
| 5  | 蔚来汽車（NIO）        | 蔚来汽車（NIO）*          | 16.0     | 64.0     |
| 6  | 零跑汽車（Leap motor） | 零跑汽車（Leap motor）    | 14.4     | 72.1     |
| 7  | 小鹏汽車（Xpeng）      | 小鹏汽車（Xpeng）*        | 14.1     | 70.8     |
| 8  | 哪吒汽車（NETA）       | 合衆新能源汽车（Hozon Auto） | 12.7     | 42.5     |
| 9  | 极狐汽車（Arcfox）     | 北京汽車（BAIC）          | 11.8     | 84.8     |
| 10 | 嵐図汽車（VOYAH）      | 東風汽車（Dongfeng）      | 5.0      | 101.1    |

（注）\*は、中国新興EVメーカーの「御三家」。  
（資料）現地報道資料より日本総合研究所作成

世界各地の契約ドライバーがより安くEVを購入できるよう後押しし、10万台の導入を目指すとした（注58）。米政府がこれを歓迎しないことは明らかであるが、コスト削減とGXのふたつを進める企業にとってBYDは重要なパートナーとなる。

中国EVメーカーが現地生産を加速する背景には、中国国内の個人消費の低迷により、海外市場に目を向ける必要性が高まっていること、また、価格競争力はもちろん、技術力などでも優位性の高い中国のEVは海外でも十分に受け入れられると自信を深めていることがある。世界規模で進むEVシフトは、BYDを始めとする中国EVメーカーが海外市場に打って出る絶好の機会を提供しているのである。

中国EVメーカーによる現地生産の拡大は、①急増する中国のEV輸出に対する批判をか

わす（注59）、②進出先国のクリーンエネルギー開発と気候変動対策に対する協力姿勢をアピールする（注60）、③中国を市場規模が大きい「自動車大国」から国際的に認められるブランドを有する「自動車強国」に押し上げる（注61）、という点で中国政府に対しても望ましい（注62）。また、現地生産は進出先国における産業の育成と雇用の創出に寄与するため、輸出一辺倒であった一帯一路沿線国との経済関係をレベルアップさせることにもつながる。

#### （4）欧米諸国の対応

欧米諸国では、輸出を拡大する中国EV産業に対する警戒感が急速に高まっている。

米バイデン政権は、2024年5月、中国における大規模な補助金と非市場的な慣行によって生み出された過剰生産能力及びそれに伴う

低価格品の輸出がアメリカの企業と労働者を脅かすとして、9月末以降中国から輸入されるEVに対する関税率を引き上げるとした（注63）。EVのほかにも、鉄鋼・アルミニウム、半導体、車載リチウムイオン電池、太陽光発電などの戦略物資も関税率引き上げの対象となった。

アメリカのPHEVとBEVを合わせたEV輸入に占める中国の割合は、2023年時点でわずか1.5%であるため、関税率の引き上げはそもそも米EV市場にほとんど影響を与えない。にもかかわらず、バイデン政権が関税率の大幅な引き上げに踏み切ったのは、EUのように短期間で中国メーカーのEVが浸透することを警戒しているからに他ならない。

バイデン政権の中国製EVに対する輸入規制はさらに広がり、2024年9月、情報収集や遠隔操作などによるプライバシー侵害や国家安全保障上の懸念があるという理由から、中国企業によって製造された特定のソフトウェアとハードウェアを搭載したコネクテッドカーの輸入を禁止するとした（注64）。コネクテッドカーとはICT端末を有し、常時インターネットに接続している自動車を指す。中国ではコネクテッドカーが急速に普及し、自動車販売に占める割合は2025年に50%、2030年に70%を超える水準に達すると見込まれる（注65）。

アメリカのEVに対する関税率は25%から100%に引き上げられる。0～0.75%の鉄鋼・

アルミニウムの関税率が25%に、25%の半導体の関税率が50%に引き上げられるのとは比べ、引き上げ幅が非常に大きい。カナダ政府も、米政府に倣い2024年10月から中国製EVに追加関税を課すとした（注66）。中国から輸入されるEVには現在6.1%の関税が課されているが、これに新たに100%を付加するというものである。

バイデン政権は、EV輸入だけでなく、中国製車載リチウムイオン電池の流入にも神経をとがらす。同政権は、2022年8月に成立したインフレ抑制法（IRA）によって、補助金の対象となるEVについては、電池に用いるリチウムなどの重要鉱物の一定割合をアメリカか、アメリカと自由貿易協定（FTA）を結ぶ国から調達するという重要鉱物要件を課すことで、アメリカに生産拠点を設けるEVメーカーが中国製車載リチウムイオン電池を輸入しないように仕向けた（三浦 [2023]）。

中国政府は、中国のEV生産能力は国内需要を上回るものの、世界規模で見れば過剰ではないとして、アメリカの主張を真っ向から否定する。その根拠として、IEAが世界のEV市場は2030年に2023年の3倍になるとしていることを踏まえれば、中国の生産能力は過剰とは言えないこと（注67）、また、中国メーカーのEVが海外で国内を下回る不当な価格で販売されている事実はないこと（注68）を挙げる。この主張はいずれも正しいが、アメリカは中国のEVの生産能力が補助金と非市場的

な慣行によって押し上げられていることが根本的な問題と見ており、双方の議論がかみ合うことはない。

欧州でも、中国製EVの輸入を制限する動きが広がっている。EUは、2024年7月、反補助金調査により、不当な補助金の恩恵を受ける中国製EVがEUのEVメーカーに損害を与えているとして、中国製BEVに対する暫定的な相殺関税措置を採ると発表した（注69）。EUは、2024年8月に標準関税10%に加え、最大36.3%の追加関税を課するという最終案をまとめ、10月初めの加盟国の投票を経て（注70）、10月末から同措置を実施に移すことになった。これにより、中国製EVには向こう5年間にわたって追加関税が課される。

追加関税率はBYDが17.0%、吉利汽車（Geely）が19.3%、上海汽車（SAIC）が36.3%、テスラが9.0%、その他の企業については調査に協力した企業が21.3%、協力しなかった企業が36.3%となった（注71）。追加関税率が企業によって異なるのは、補助金の多寡が企業によって異なるためである。なお、VWとBMWが中国から輸入しているEVにも（注72）、21.3%の追加関税が課される見込みである（注73）。なお、EUの関税率の引き上げ幅はアメリカに比べかなり小さい。これは、アメリカの関税率の引き上げが1974年通商法301条に基づく制裁措置であるのに対し、EUは中国政府による補助金を相殺するための措置とされるためである。

中国政府は、EUの関税率引き上げに反対する姿勢を表明し、報復として乳製品を反補助金調査、ブランドーと豚肉を不当廉売（ダンピング）調査の対象にするとし、さらに、ワインや自動車も調査の対象とする（注74）、あるいは、EVメーカーの対欧州投資を見直す可能性を示唆することで揺さぶりをかけ（注75）、相殺関税の見直しを迫る構えである。

### (5) 中国EVメーカーの目算

中国EVメーカーは、世界の自動車市場で中国ブランドの知名度を上げ、その地位を確立することを目指している。アメリカとEUにおける関税率引き上げは痛手であり、中国EVメーカーは東南アジア、中南米、中東、中央アジアの新興国をターゲットに据え、輸出及び現地生産の拡大に注力すると見込まれる。

しかし、中国EVメーカーは欧米市場への攻勢を断念したわけではない。EUについては、関税が引き上げられたとしても、中国ブランドのEVは競争力を維持できるという見方が支配的である。

その理由として第1に挙げられるのは、追加関税の水準が低いため、中国EVメーカーはそれを十分に吸収できるというものである。米調査会社ロジウム・グループは、BYDのSeal Uモデルを対象に、BYDは引き上げられた関税を吸収しても利益を確保できるとし、利益をなくすには追加関税率を45～

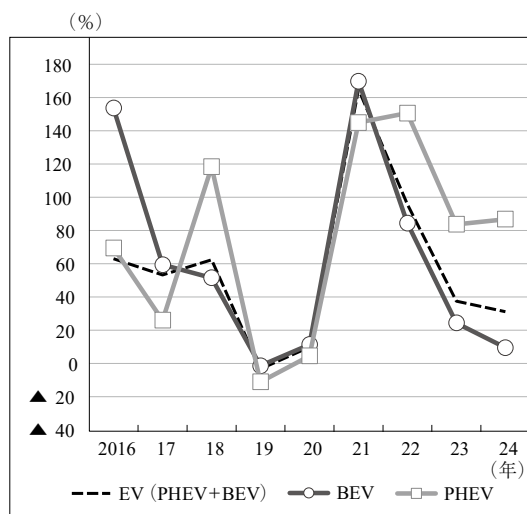
55%に引き上げる必要があるとした（注76）。

第2は、前出図表21で見たように、ハンガリー、スペイン、イタリアなどのEU加盟国が中国EVメーカーを誘致していることである。EUで販売されるEVが輸出から現地生産にシフトすれば、関税は意味を持たなくなる。また、ドイツの自動車メーカーが、中国をEVの生産・輸出拠点と位置付けていることも、中国にとって好材料と言える。VWは、2024年4月、27億ドルを（注77）、メルセデス・ベンツは同年9月に20億ドルを投資し（注78）、中国におけるEV生産能力を増強すると発表した。

第3は、EUの相殺関税はBEVを対象にしており、PHEVを含まないことである。中国では、価格や航続距離の点からPHEVに対する評価が高まり（注79）、2022年からPHEVの販売台数の伸び率がBEVを上回るようになっており（図表23）、EV販売に占めるPHEVの割合は2024年1～7月に29.8%と、2021年の10.6%から大幅に上昇した。このため、中国では欧州向けの輸出をBEVからPHEVに切り替えることで（注80）、追加関税の影響を回避できると見られている。

EUは2035年に二酸化炭素を排出する自動車の域内での販売を禁止するとしているため、中国EVメーカーは少なくとも今後10年にわたりPHEVを販売できる。2035年に禁止するという基準が修正される可能性もある。EUは、2023年3月、二酸化炭素と水素を合

図表23 中国のPHEVとBEVの販売台数伸び率



（注）2024年は1～7月値。販売台数は輸出を含む。  
（資料）CEICより日本総合研究所作成

成してつくる液体燃料「e-fuel」（イーフューエル）を使用する自動車は2035年以降も販売できるとした（注81）。ドイツでは、2023年12月、憲法裁判所が新型コロナウイルス対策の補助金をEV購入者に対する補助金に流用することを違憲としたことから、EVシフトが大幅に遅れると懸念されている（注82）。

米EV市場へのアクセスも完全に断たれたわけではない。アメリカの高い関税率は、実質的な輸入禁止のように見えるが、BYDが2023年に米市場に投入したモデルSeagullの販売価格は1万2,000ドルと、テスラの3分の1であるため（注83）、関税率の引き上げだけでなく、補助金を加味してもなお価格競争力を有すると見られる。実際、アメリカ国内

には関税率の引き上げにより中国EVメーカーを排除できるか否かは不透明であるという見方がある。

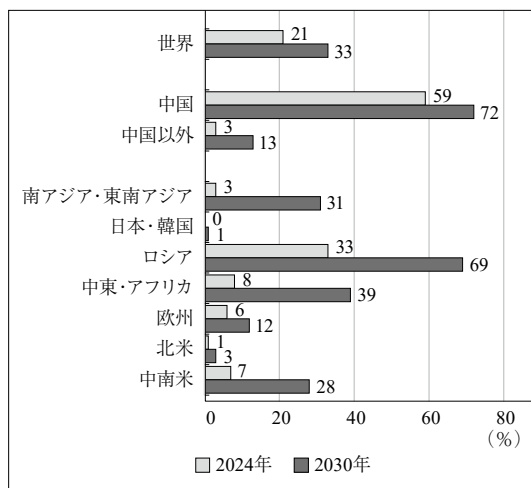
米コンサルティングファームのアリックス・パートナーズは、2024年6月、中国ブランドのEVは圧倒的な価格競争力を背景に2030年に中国以外の自動車市場で13%、中国を含む世界市場で33%を占め、それぞれ2024年比10%ポイント、12%ポイント上昇すると予測した(図表24)(注84)。新興国に中国メーカーのEVが浸透するのは間違いないが、高関税により輸入を制限するEUと北米でも市場に占める中国製EVの割合が低下するのではなく、わずかながら上昇すると見ている。

(注23) 自動車業界では、一般的に完成車メーカーをOEM (Original Equipment Manufacturer) と表記することが

多いが、本稿では自動車メーカー、ないし、EVメーカーと表記する。

- (注24) 「テスラ、EV販売世界一から陥落…中国大手・BYDが首位」2024年1月3日 読売新聞. (<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20240103-OYT1T50149/>)
- (注25) 「中共中央 国務院 关于全面推进美丽中国建设的意见」2023年12月27日 中国政府網. ([https://www.gov.cn/gongbao/2024/issue\\_11126/202401/content\\_6928805.html](https://www.gov.cn/gongbao/2024/issue_11126/202401/content_6928805.html))
- (注26) 「一文看懂補貼政策驅動下的新能源“十年”」2018年12月30日 騰訊網. (<https://auto.qq.com/a/20181203/002049.htm>)
- (注27) 「車購稅優惠政策延長 預計減免總額達5200億元——精準施策助新能源汽車放量提質」2023年6月23日 中国政府網. ([https://www.gov.cn/zhengce/202306/content\\_6888094.htm](https://www.gov.cn/zhengce/202306/content_6888094.htm))
- (注28) 2024年8月29日換算レートによる。
- (注29) “Transfer of Clean Vehicle Credits Under Section 25E and Section 30D”, 6 October 2023, Department of The Treasury. (<https://public-inspection.federalregister.gov/2023-22353.pdf>)
- (注30) 「国務院关于印發《推動大規模設備更新和消費品以旧換新行動方案》的通知」2024年3月13日 中国政府網. ([https://www.gov.cn/zhengce/content/202403/content\\_6939232.htm](https://www.gov.cn/zhengce/content/202403/content_6939232.htm))
- (注31) 「国家發展改革委 財政部印發《关于加力支持大規模設備更新和消費品以旧換新的若干措施》的通知」2024年7月24日 中国政府網. ([https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202407/content\\_6964409.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202407/content_6964409.htm))
- (注32) “Empowering the IRS: Understanding the Full Potential of the Inflation Reduction Act’s Historic Investment in the Internal Revenue Service”, 8 February 2022, The White House. (<https://www.whitehouse.gov/cea/written-materials/2024/02/08/empowering-the-irs-understanding-the-full-potential-of-the-inflation-reduction-acts-historic-investment-in-the-internal-revenue-service/>)
- (注33) 「米政権、EV促進へ企業や州に補助金 工場転用・再生を支援」2024年7月11日 Reuters. (<https://jp.reuters.com/markets/commodities/2XSSWNYCX5NZ NJTGJTDCPQKMY-2024-07-11/>)
- (注34) 中国自動車工業協会によれば、セダンで17社、MPVで8社、SUVで19社の外資自動車メーカーがあるが、100%外資のテスラ以外は、全て合弁企業である。
- (注35) 「三菱自動車 中国市場からの撤退を正式決定」2023年10月24日 NHK. (<https://www3.nhk.or.jp/news/html/20231024/k10014235941000.html>)
- (注36) 「日産、中国で初の工場閉鎖 販売減で生産能力1割減に」2024年6月21日 日本経済新聞. (<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOGM217UL0R20C24A6000000/>)
- (注37) 「ホンダ、中国苦戦で四輪生産能力削減へ ガソリン車中心の工場閉鎖」2024年7月25日 Reuters.

図表24 世界市場における中国自動車メーカーの割合



(資料) 報道資料より日本総合研究所作成

- (<https://jp.reuters.com/business/autos/6C5ABZJR3VN EBAGBHXXKFIJV4-2024-07-25/>)
- (注38)「ホンダ、中国3工場を約2週間稼働停止－在庫過多で生産調整」2024年9月11日 Bloomberg. (<https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2024-09-11/SJMHLPTOG1KW00>)
- (注39)「VW、中国市場シェア目標は10%超が妥当＝ブルーメCEO」2024年4月8日 Reuters. (<https://jp.reuters.com/economy/industry/WPH6HWJ5GFNPZFHNIOM SNTZ2U-2024-04-08/>)
- (注40)「独VW、中国で人員削減へ エンジン車の低迷受け」2024年9月24日 日本経済新聞. ([https://www.nikkei.com/article/DGXZQOGR232VR0T20C24A900000/?n\\_cid=NMAIL006\\_20240924\\_A](https://www.nikkei.com/article/DGXZQOGR232VR0T20C24A900000/?n_cid=NMAIL006_20240924_A))
- (注41)「GMが中国で人員削減、事業再構築に向けSAICと会合へ－関係者」2024年8月14日 Bloomberg. (<https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2024-08-13/SI4UQ1T1UM0W00>)
- (注42)「新型コロナウイルス、車生産に影響浮き彫り 現代自が工場停止」2020年2月5日 日本経済新聞. (<https://www.nikkei.com/article/DGKKZO55262540U0A200C2MM8000/>)、「現代自動車、中国2工場を売却へ 販売台数は6年で77%減」2023年6月30日 日本経済新聞. (<https://www.nikkei.com/article/DGXZQO GM206NW0Q3A620C200000/>)
- (注43)「《自動車動力蓄電池行業規範条件》公告」2015年3月24日 工業和信息化部. ([https://wap.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tg/art/2020/art\\_3aa31303ce75453ba93963f57032538d.html](https://wap.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tg/art/2020/art_3aa31303ce75453ba93963f57032538d.html))
- (注44)“China has an electric vehicle advantage but can it maintain its edge?”, 17 June 2024, World Economic Forum. (<https://www.weforum.org/agenda/2024/06/china-electric-vehicle-advantage/>)
- (注45)「行業大佬重磅发声! 2024世界動力電池大会, 信息量巨大!」2024年9月1日 証券之星. (<http://stock.stockstar.com/IG2024090100002362.shtml>)
- (注46)“2023 State of Union Address of By President von der Leyen”, 13 September 2023, European Commission. ([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech\\_23\\_4426](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/speech_23_4426))
- (注47)「比亚迪出海大動作! 匈牙利正式迎来欧洲第一个中国新能源乘用车工厂【附全球及中国新能源乘用车行業發展分析】」2024年2月1日 易網. (<https://www.163.com/dy/article/IPSQK7B0051480KF.html>)
- (注48)「比亚迪“征战”欧洲: 在土耳其投資10億美元建設工廠与研发中心」2024年7月9日 易網. (<https://www.163.com/dy/article/J6LDJT8T05198CJN.html>)
- (注49)「インドネシア政府、EVの完成車輸入にかかる減免措置などを規定」2023年12月23日 日本貿易振興機構. (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/01/1c62b3377517e6d6.html>)、「BEVの購入や輸入に係る2024年の税制優遇策を発表」2024年3月5日 日本貿易振興機構. (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/03/dd7d8d1a789c534b.html>)、「インドネシアが『中国EVメーカー』積極誘致の背景」2024年7月17日 東洋経済ONLINE. (<https://toyokeizai.net/articles/-/769976>)
- (注50)「トランプ氏、100%関税の意向－中国企業がメキシコで製造の自動車」2024年3月17日 Bloomberg. (<https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2024-03-17/SAGUPLT1UM0W00>)
- (注51)「テスラが目指すメキシコEV供給網、中国勢こぞって進出－米国は警戒」2024年2月25日 Bloomberg. (<https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2024-02-14/S8UKRDDWX2PS00>)
- (注52)「中国BYD、メキシコ工場計画『延期せず』通信社報道を否定」2024年9月4日 Reuters. (<https://jp.reuters.com/economy/industry/U5SD5UYJRNPFWKUW5TZZAZ27QM-2024-09-04/>)
- (注53)「メキシコ当局者、中国EV現地生産に優遇策適用せず 米国が圧力」2024年4月19日 Reuters. (<https://jp.reuters.com/world/us/TKV2RZG4QFKXLECI25FK34DF6U-2024-04-19/>)
- (注54)「ブラジルならではの脱炭素 50年の実績ある技術がスゴイ」2023年8月23日 トヨタタイムズ. (<https://toyotatimes.jp/spotlights/1039.html>)
- (注55)「電気自動車・ハイブリッド車への輸入関税減免措置を段階的に廃止」2023年12月5日 日本貿易振興機構. (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/12/9669aac961ac2b35.html>)
- (注56)「新自動車政策とEV関税減免撤廃でEV生産投資が加速（ブラジル）」2024年9月2日 日本貿易振興機構. (<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/2024/3b050258871faa5d.html>)
- (注57)「中国EVメーカーのBYD、カンボジアで組立工場建設を計画」2024年7月19日 日本貿易振興機構. (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/07/2f6e1bbcb069c7b8.html>)、「中国BYDがベトナムに進出 EV販売本格化、工場建設も検討 東南アジアで足場固め」2024年7月18日 産経新聞. (<https://www.sankei.com/article/20240718-KGZH4YKB6BJC7MPTLIIV766AHE/>)
- (注58)「米ウーバーが中国BYDと提携、ライドシェアにEV10万台導入を目指す」2024年8月5日 36 Kr Japan. (<https://36kr.jp/300420/>)
- (注59)「焦点: 訪中終えたイエレン氏、関税上げの是非を判断へ 過剰生産に警告」2024年4月21日 Reuters. (<https://jp.reuters.com/world/taiwan/KXOHR2PUE5IDBGSGZUPGDDDB3IKA-2024-04-11/>)
- (注60)「中国新能源產品“走出去” 并非過剩產能的傾銷而是戰略布局, 為什麼中国玩命也要發展新能源?」2024年8月27日 搜狐網. ([https://www.sohu.com/a/804092173\\_121119270](https://www.sohu.com/a/804092173_121119270))
- (注61)「工業和信息化部發展改革委 科技部關於印發《汽車產業中長期發展規劃》的通知」2017年4月6日 中国政府網. ([https://www.gov.cn/gongbao/content/2017/content\\_5230289.htm](https://www.gov.cn/gongbao/content/2017/content_5230289.htm))

- (注62) 「商務部等9単位關於支持新能源汽車貿易合作健康發展的意見」2023年12月7日 中国政府網.  
([https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202402/content\\_6931276.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202402/content_6931276.htm))
- (注63) “FACT SHEET: President Biden Takes Action to Protect American Workers and Businesses from China’s Unfair Trade Practices”, 14 May 2023, The Whitehouse. (<https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices/>), “USTR Finalizes Action on China Tariffs Following Statutory Four-Year Review”, 13 September 2024, Office of United States Trade Representative. (<https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/september/ustr-finalizes-action-china-tariffs-following-statutory-four-year-review>)
- (注64) “Commerce Announces Proposed Rule to Secure Connected Vehicle Supply Chains from Foreign Adversary Threats” 21 September 2024, Bureau of Industry & Security. (<https://www.bis.gov/press-release/commerce-announces-proposed-rule-secure-connected-vehicle-supply-chains-foreign>)
- (注65) 「2025年我国智能汽車出貨量將達約2500萬輛」2024年5月23日 中研網. (<https://www.chinairn.com/scfx/20240523/14550978.shtml>)
- (注66) “Canada implementing measures to protect Canadian workers and key economic sectors from unfair Chinese trade practices”, 26 August 2024, Government of Canada. (<https://www.canada.ca/en/department-finance/news/2024/08/canada-implementing-measures-to-protect-canadian-workers-and-key-economic-sectors-from-unfair-chinese-trade-practices.html>)
- (注67) 「中国新能源汽車產能過剩? 專家: 毫無根據」2024年7月1日 央廣網. ([https://auto.cnr.cn/hy/20240701/t20240701\\_526772317.shtml](https://auto.cnr.cn/hy/20240701/t20240701_526772317.shtml))
- (注68) “Significant price differences for Chinese EVs in foreign markets”, July 2024, EV Market Report.com. (<https://evmarketsreports.com/significant-price-differences-for-chinese-evs-in-foreign-markets/>)
- (注69) “Commission imposes provisional countervailing duties on imports of battery electric vehicles from China while discussions with China continue, 4 July 2024, EC. ([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_24\\_3630](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_3630))
- (注70) 10月初めの投票においては、加盟国27カ国のうちドイツ、ハンガリーなど5カ国が反対票を投じ、スウェーデン、スペイン、チェコなど12カ国が棄権したとされるが（詳しくは注5参照）、追加関税導入の否決に必要な「特定多数決」（Qualified Majority Voting: QMV）、具体的には、EU加盟27カ国の55%に相当する15カ国、かつその人口の合計がEU全体の65%を占めるというふたつの条件を満たすことはできなかった。QMVは、加盟国の増加により迅速な政策決定ができなくなることを回避するために、リスボン条約（2009年12月発効）によって導入された仕組みである。
- (注71) “Commission discloses to interested parties draft definitive findings of anti-subsidy investigation into imports of battery electric vehicles from China”, 24 August 2024, EC. ([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_24\\_4301](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_4301))。ただし、ロイターは、EUは最終的な追加関税率をさらに引き下げ、テスラの追加税率は9%から7.8%に、吉利汽車は19.3%から18.8%に、そして、補助金調査に協力した企業は20.7%、調査に協力しなかった企業は35.3%に下げている。詳しくは、「EUの中国製EV追加関税、テスラなどさらに引き下げへ＝関係筋」2024年9月10日 Reuters. (<https://jp.reuters.com/business/autos/OJ26DUCM35LNNGF6BZAJAKQ6M4-2024-09-10/>)
- (注72) 「独VWグループ、中国で生産したEVを欧州に輸出」2023年1月6日 東洋経済ONLINE. (<https://toyokeizai.net/articles/-/642173?display=b>)
- (注73) “Exclusive: Volkswagen’s CUPRA ‘at risk’ from planned EU tariffs, says brand CEO”, 3 September 2024, Reuters. (<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagens-cupra-at-risk-planned-eu-tariffs-says-brand-ceo-2024-09-03/>)
- (注74) 「中国がEUへの報復準備－貿易戦争、対米国ではなく対豪州型か」2024年6月2日 Bloomberg. (<https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2024-06-20/SFCM1UM0W00>)
- (注75) “China’s electric carmakers warn of EU investment cuts over tariff threat”, 20 September 2024, Financial Times. (<https://www.ft.com/content/708fd612-1c3e-4af0-8143-a13e3fe05b3d>)
- (注76) “Ain’t No Duty High Enough”, 29 April 2024, Rhodium Group. (<https://rhg.com/research/aint-no-duty-high-enough/>)
- (注77) 「フォルクスワーゲン、約4000億円で中国にEV新拠点」2024年4月15日 Forbs Japan. (<https://forbesjapan.com/articles/detail/70327>)、 “Volkswagen to invest \$2.7 billion in Chinese production site”, 11 April 2024, Reuters. (<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagen-invest-27-billion-chinese-production-site-2024-04-11/>)
- (注78) 「独ベンツ、中国に『2800億円超』追加投資の背水」2024年9月20日 東洋経済ONLINE. (<https://toyokeizai.net/articles/-/827864>)、 “Mercedes-Benz plans to jointly invest \$2 bln in China, local media reports”, 4 September 2024, Reuters. (<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/mercedes-benz-plans-jointly-invest-2-bln-china-local-media-reports-2024-09-04/>)
- (注79) “Cheap and efficient: hybrid cars gain favour in China as EVs stoke range anxiety”, 30 August 2024, South China Morning Post. (<https://www.scmp.com/business/>)

china-business/article/3276389/cheap-and-efficient-hybrid-cars-gain-favour-china-evs-stoke-range-anxiety)

- (注80) "What EU tariffs on Chinese electric vehicles could mean for the energy transition", 19 June 2024, ING. (<https://think.ing.com/articles/what-the-eus-tariffs-on-chinese-electric-vehicles-could-mean-for-energy-transition/>)
- (注81) 「ガソリン車販売を事実上禁止する方針だったEU、2035年以降も条件付きで容認」2023年3月25日 読売新聞. (<https://www.yomiuri.co.jp/economy/20230325-OYT1T50274/>)
- (注82) "Germany to end e-vehicle subsidy programme", 16 December 2024, Reuters. (<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/germany-end-e-vehicle-subsidy-programme-2023-12-16/>)
- (注83) "Small, well-built Chinese EV called the Seagull poses a big threat to the US auto industry", 14 May 2024, AP News. (<https://apnews.com/article/china-byd-auto-seagull-auto-ev-cae20c92432b74e95c234d93ec1df400>)
- (注84) "The Traditional Automotive Operating Model Must Change as China Brands Poised to Capture One-third of the Global Automotive Market by 2030, Says AlixPartners Forecast", 27 June 2024, Alix Partners. (<https://www.alixpartners.com/newsroom/2024-alixpartners-global-automotive-outlook/>)

### 3. 中国 EV 産業が抱える課題

中国のEV産業にかかわるニュースは、その勢いと強さを実感させられるものが多い。しかし、中国EV産業は、終わりの見えない採算を度外視した値下げ競争、不確定要素が多い現地生産計画、新興国における充電インフラ整備の遅れといった問題が表面化してくると見込まれることから、その発展が約束されているわけではないと見ておく必要がある。

#### (1) 「内巻式」悪性競争

中国EV産業では新規参入が相次いでいる。

そのなかには、EVシフトの波に乗り、発売当初から販売が好調な企業がある。2024年3月にシャオミが第1弾として中国市場に投入したEVは特斯拉より高性能であるにもかかわらず、価格が特斯拉の半分以上であるとして、発売からわずか5日で10万台を超える予約を獲得したとされる（注85）。ファウエイが2023年9月に販売したEVも発売から50日で8万台の予約を受けるなど、スマートフォン・メーカーが生産するEVが台風の目となっている。

その一方、中国EV産業は参入企業が多すぎるため、とう汰が不可避と見られている。生き残ることができる企業数は時間の経過とともに減少する傾向にある。2018年7月、新興EVメーカーである奇点汽車（Singulato）の沈海寅最高経営責任者（CEO）は、487社のEVメーカーのうち今後5年間で生き残るのは10%としたが（注86）、長安汽車の朱華榮董事長は2023年6月、100以上のEVメーカーがあるものの、収益を上げているのは2～3社とした（注87）。

経営破たんしたEVメーカーは少なくない。上で紹介した奇点汽車は、170億元の資金を調達し、新興EVメーカーのひとつに数えられたが、資金繰りに行き詰まり、1台のクルマも販売することなく、2023年7月に破たんした（注88）。また、2024年8月に高級EVブランド高合（HiPhi）が（注89）、2023年10月には威馬汽車科技集団（WM Motor）が

(注90) それぞれ業績悪化により人民法院(裁判所)に会社更生法の適用を申請した。同月には、哪吒汽車(NETA)が従業員の給与やサプライヤーの支払いが滞っているとしてSNS上で話題となった(注91)。

それでも、採算を度外視した値下げ競争が終息に向かう気配はない(注92)。2024年4～6月期の決算データから得られる純損失を販売台数で除して1台当たりの損失額を求めると、蔚来汽車(NIO)は14万元、小鹏汽車(Xiaopeng)は7万元、小米は6.6万元になるという(注93)。新興EVメーカーの多くはEV発売当初から損失を計上しており、黒字転換に向けた道筋が見えない。EVを主業とする企業のなかで、2024年6月時点で黒字を計上しているのはBYDと理想汽車(Li Auto)だけとされる(注94)。値下げ競争の影響は販売店にも及び、中国汽車流通協会は、2024年9月、1～8月の新車販売に伴う販売店の損失は1,380億元に達するとした(注95)。

採算を度外視した値下げ競争がなかなか終わらない理由としては、EV市場の成長を見越した投資家が新興EVメーカーに資金を提供し続けていることがある。例えば、高合(HiPhi)は、2017～2020年の創業期に江蘇省塩城市などの地方政府が出資者となり、2021～2022年の成長期には中保投資(China Insurance Investment)、深圳市創新投資集団(Shenzhen Capital Group)、青島市国有資産監督管理委員会などが新たに出資者に加わるな

ど(注96)、出資者に政府系の投資基金や地方政府が並ぶ。

中国におけるEVメーカーに対する出資者としては、ネットサービスの騰訊控股(テンセント)、電子商取引(EC)のアリババ集団、出前アプリの美团、動画アプリTikTokを展開する字節跳動(バイトダンス)など、大手IT企業が目立ち、地方政府が注目されることは少ない。しかし、地方政府は適者生存の原理をゆがめるという点で無視できない存在である。

地方政府が出資者に加わることにより、生き残り競争は一企業の経営問題ではなく、地方政府の産業政策の成否を決する政治問題となり、市場メカニズムに基づく「撤退」という選択肢が遠のくからである。中国では、31省・市の全てがそれぞれの「第14次5カ年計画」(2021～2025年)で、EV産業を育成するとして、目標とする生産台数を掲げている(注97)。

こうしたEV産業誘致競争の端緒は、安徽省の省都合肥市の成功体験に求めることができる。同市は、2020年に経営不振に陥っていた蔚来汽車(NIO)に70億元を出資し、同社は本社を合肥市に移した(注98)。同市は、このほかにもBYD、そして、VWと江淮汽車集団(JAC)の合併である大衆汽車(安徽)の誘致にも成功したことから、EV産業の集積地として台頭し(注99)、GDPが1兆元を超える「1兆元都市」の仲間入りを果たした

(注100)。これは「合肥モデル」と称され、多くの地方政府がEVメーカーを誘致する競争に加わる契機となった。

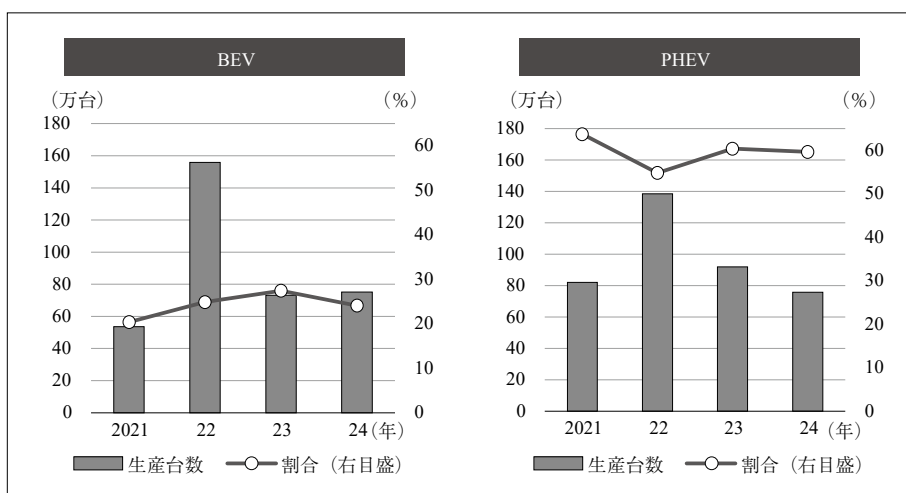
苛烈な値下げ競争にどこまで耐えられるかが出資者の資金力に左右されるようになった結果、競争は長期化し、EV産業全体が疲弊することとなった。それを端的に示すのが稼働率の低下である。地場証券太平洋証券は、2023年のEV産業の設備稼働率を57.5%と推計した(注101)。BEVからPHEVへのシフトが進む中国EV市場では(前出図表23参照)、PHEVでも強みを発揮するBYDの存在感が一段と強まりつつあることから(注102)(図表25)、BEVに特化する新興EVメーカー

を取り巻く環境は今後ますます悪化すると見込まれる。

習近平政権がこの問題に対する危機意識を高めているのは間違いない。習近平総書記は、2024年7月初めの共産党政治局会議において、「内卷式」悪性競争を防止し、適者生存のメカニズムを働かせる必要があるとした(注103)。「内卷」とは、中国で表面化した社会問題であり、苛烈な競争により誰も利益を得ることができない状態を指し、社会の活力が失われる原因とみなされている。

「内卷式」悪性競争を終わらせるべきだとするメッセージは、別の政府幹部からも発信されている。賀立峰副首相は、7月末に「人

図表25 BYDのBEVとPHEVの乗用車販売台数及びそれぞれの販売台数に占めるBYDの割合



(注) 2024年は1～7月値。割合は、中国汽車工業協会の乗用車のメーカー別・モデル別の販売台数より、BEVとPHEVの販売台数に占めるBYDの割合を指す。乗用車は、セダン、MPV、SUVの合計。

(資料) CEICより日本総合研究所作成

民日報」に署名記事を掲載し、「新質生産力」は健全で秩序ある発展によって得られるものであるとして（注104）、見境なく資金を投入する地方政府や企業をけん制した。いずれも特定の産業を名指ししたものではないが、EV産業を意識した発言であるのは間違いない。習近平政権は、表向きはEVの過剰生産能力を否定するものの、内心ではこの問題を憂慮しているのである。

適者生存が進まなければ、EV産業の設備稼働率は一向に上昇せず、産業全体の活力が奪われることになりかねない。これは中国の産業政策の特徴のひとつ、すなわち中央政府の掛け声に地方政府と企業が敏感に反応し、巨額の投資が誘発されるというプラスの側面がある一方、投資は往々にして過剰となり、ばく大な無駄を生み出すというマイナスの側面もある、と言える。中国のEV産業は、これまでもっぱらプラスの側面が注目されてきたが、次第にマイナスの側面が目立つようになると見込まれる。

## (2) 不確定要素が多い現地生産

中国EV産業が抱えるもうひとつの課題として、EVメーカーが掲げる現地生産は不確定要素が多いという点を挙げることができる。新興国では、現地生産を条件に外資EVメーカーにEV普及策に伴う税制上の恩典を付与している国が多い。タイ政府が2023年末に公表したEV普及政策「EV3.5」では、完成

車の関税と物品税を減免するとともに、購入者に対する補助金を給付する仕組みを採用しているが、これらの優遇措置の対象となるのは現地生産を約束したメーカーのEVに限られる。このEVメーカーは、将来、完成車輸入台数の2～3倍の現地生産が求められる（注105）。

トルコでも似たような枠組みが採用されている。同国政府は、2023年末にEVメーカーに輸入車のメンテナンスなどのアフターサービスの提供を義務付ける規制を、2024年6月には中国から輸入されるEVに40%の追加関税を課すとして、中国メーカーによるEV輸出を抑制する方針を示した。その一方、同政府は、国内に生産拠点を設ける企業は追加関税が免除されるとして、BYDから年産15万台の工場を建設する10億ドルの投資を引き出すことに成功した（注106）。

しかし、現地生産計画が円滑に実行されるかどうかは定かでない。理由のひとつとして、中国EVメーカーが業績不振に見舞われる可能性が高いことが挙げられる。前出図表12と13で見たように、近年の中国の自動車販売台数の伸び率は明らかに2010年代前半の勢いを失っている。好調なEV販売は補助金を起爆剤とするEVシフトによってもたらされたにすぎず、そうしたEVシフトがなければ自動車販売台数の伸び率はマイナスとなった可能性が高い。

EV購入に対する補助金は次第に縮小し、

2027年には終了する予定である。主戦場である国内市場が需要の先食いによる反動で大きく落ち込めば、現地生産計画にもその影響が及ぶはずである。中国政府は、新たなEV普及策を打ち出すことにより、EV需要を再度刺激することができるが、乗用車のEV比率は補助金によって押し上げられ、2023年に38.0%と既に高い水準にあるため（前出図表14参照）、以前ほどの効果は期待できないであろう。

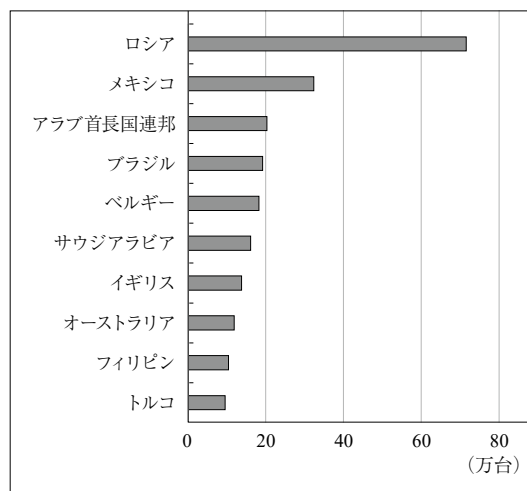
住宅価格の下落による逆資産効果が一段と強まり、個人消費の低迷が続くと予想されるなかで（三浦〔2024b〕）、採算を度外視した価格競争が続けば、主戦場である国内市場における業績悪化が深刻化し、EV産業は経験したことのない打撃を受けることとなろう。2024年1～9月の国内自動車販売台数は前年同期比2.4%減の1,726万台（注107）と、市場が早くも停滞し始めていることをうかがわせるものとなった。

中国EVメーカーによる現地生産計画は、そもそもかなり「前のめり」と言え、実現可能性が低いように見える。中国4大自動車メーカーのひとつである上海汽車集団は（注108）、年間販売台数が10万台を超えるか否かが輸出から消費地での現地生産に切り替える目安だとする（注109）。しかし、2024年1～8月の国別輸出台数を見ると、ロシア、メキシコ、アラブ首長国連邦（UAE）などが上位にあり（図表26）、前出図表21の海外

進出状況で見た国と一致しない。図表26は全ての自動車メーカーの輸出であり、複数の自動車メーカーが輸出しているとすれば、多くの国では1社当たりの輸出は到底10万台に及ばない。現地生産計画は決して周到に準備されたものとは言えない。

不確定要素が多いと言えるもうひとつの理由として、現地生産が自動車産業の育成に寄与するという進出先国政府の期待に沿うものであるか否かが疑わしくなってきたことが挙げられる。ブルームバーグは、2024年6月、中国商務部が中国EVメーカーに対し、海外に工場を建設する際には、中核技術を国内に

図表26 中国の自動車輸出上位10カ国（2024年1～8月）



（注）ベルギーは大型自動車運搬船の入港が可能な港を備えており、ベルギー向け輸出はEU向け輸出と見ることができる。

（資料）現地報道資料より日本総合研究所作成

残し、輸出した部品を組み立てるノックダウン方式による生産にとどめるべきで、トルコやインドなどの不買運動が起きる可能性のある国については、そもそも投資を控えるよう要請したと報じた（注110）。

これが中国EVメーカーの投資を誘致した新興国、とりわけ完成車の関税引き下げを条件に投資を誘致した国にショックを与えたことは想像に難くない。これらの国は、部品産業の投資を通じてEVの産業集積が形成されることを促し、自国市場だけでなく、輸出を通じてEVを新たな成長産業にすることを目指しているからである。実際、インドネシア政府は、2024年6月、哪吒汽車（NETA）、上汽通用五菱（SGMW）、奇瑞汽車（Chery）、賽力斯汽車（Seres）の中国EVメーカー4社と、インドネシアを右ハンドルEVの輸出拠点することで合意した（注111）。

インドネシア政府は、2030年までに年間60万台のEVを生産することを想定する。この規模の生産をノックダウン方式で生産することは非効率的であり、部品産業の投資を促し、現地調達率を引き上げるフルセット型の生産により、生産効率と価格競争力を高めるのが王道である。ノックダウン方式では、EV輸出が増えてもインドネシアにEV生産にかかわる技術や人材が蓄積されることはない。中国EVメーカーがフルセット型の生産を抑制すれば、進出先国政府の不信感を高め、中国のEV輸出ひいては投資認可にも影響を

与える可能性がある。

### （3）新興国におけるEVインフラの整備

中国EVメーカーは、EV市場の成長鈍化や関税率の引き上げにより、欧米諸国における販売の伸長が期待しにくいいため、新興国をターゲットに輸出しない現地生産を通じた販売拡大を狙う。新興国では、現地生産が計画通りに進まないだけでなく、充電インフラの整備の遅れという問題が浮上する可能性がある。航続距離に不安が残るEVの普及には、ICE車にとってのガソリンスタンドに当たる充電インフラの整備が不可欠となる。

EVの普及スピードを加速させる要因としては、一般的に購入に対する補助金が挙げられることが多い。しかし、アメリカなど一部の国では、補助金制度が変わらないにもかかわらず、普及スピードが鈍化し始めており、その理由のひとつとして、充電インフラの不足が指摘されるようになっている（注112）。この問題が早晩新興国でも起こり、輸出や現地生産計画を狂わす可能性がある。

新興国における充電インフラの整備はかなり遅れている。IEAによれば、2023年の中国における公共充電器1基当たりのEVの数は8台と非常に低い水準にあり、EVの普及に合わせて充電インフラの整備が進んだことが分かる（図表27）。背景には、国家発展改革委員会が高速道路のサービスエリアの60～80%に急速充電器を設けるという目標を設定

するなど、地方政府や関係機関に充電インフラ整備を急がせたことがある（注113）。

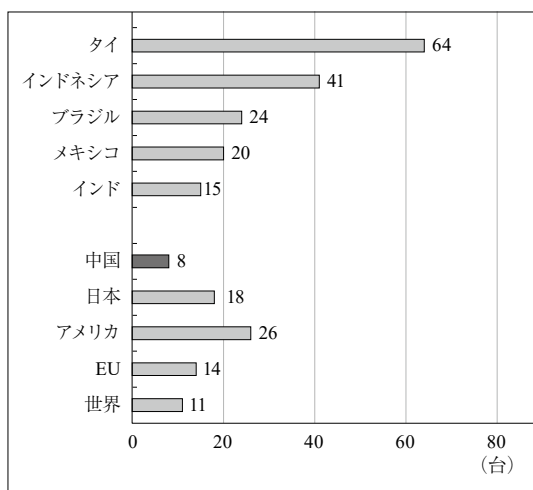
中国の充電インフラの普及率は世界的に見ても突出したものとなっている。IEAによれば、2023年時点で世界には家庭内に設置された個人の充電器を除く公共充電器が390万基あるが、その69.2%に当たる270万基が中国にある（図表28）。これは、前出図表11で見た2023年の世界のEV販売に占める中国の割合（58.5%）を上回る。BYDが本社を置く深圳市では、超急速充電ステーションの数がガソリンスタンドの2倍に達するとされるように（注114）、充電インフラが過剰だとする声さえある。

中国EVメーカーは、新興国で充電インフ

ラの整備が進まないという中国とは異なる事態に直面することになるのではないか。中国では、EVの普及度合いがEVメーカーを誘致する材料のひとつになったため、地方政府は充電インフラ整備に対する強いインセンティブを有するようになり、充電ステーションの建設や充電量に応じて補助金を給付するといった政策によって充電インフラ整備のスピードを競ったが（注115）、新興国で同じことが起きるとは考えにくいからである。

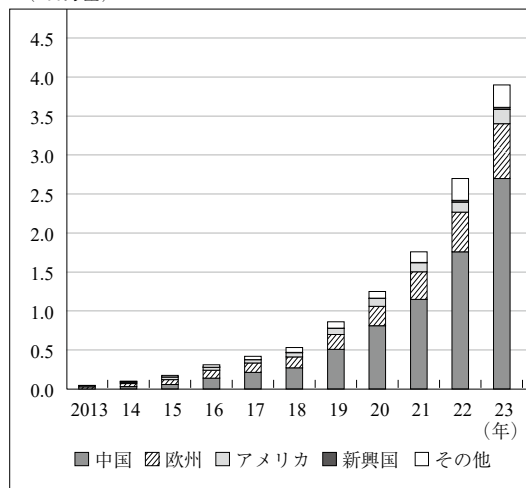
新興国における充電インフラの整備の遅れは既に表面化している。図表27では、タイの充電インフラ整備が遅れていることが分か

図表27 公共充電器1基当たりのEVの数（2023年）



（資料）IEA [2024a] より日本総合研究所作成

図表28 主要国・地域における公共充電器の数（100万基）



（注）新興国は、インド、インドネシア、メキシコ、タイ、トルコ、ブラジルの合計。公共充電器は普通充電器と急速充電器の合計。

（資料）IEA, *Global EV Data Explorer*, 23 April 2024 より日本総合研究所作成

る。しかし、2023年の同国における公共充電器は2,270基と、インドネシアの580基より多い。にもかかわらず、公共充電器当たりのEVの数が多いのは、EVの普及スピードが充電器の普及スピードを上回っているためである。充電器当たりEVが少ないその他の新興国も、EV普及に伴いタイと同じ状況に陥ると見込まれる。

新興国でも充電インフラ整備に向けた政策は打ち出されている。タイでは、充電ステーションを建設する企業は法人税や設備輸入にかかわる関税が免除されるが（注116）、中国と比べ手厚いとは言えない。インドネシアについては、そもそも充電インフラ整備に対する優遇措置が不十分で、EV普及のネックになると懸念されている（注117）。中国EVメーカーは、新興国市場における販売の成否が生き残りを左右する重要な要素とみなすが、充電インフラの整備の遅れによってその前提は覆されることになるかもしれない。

- (注85) 「剛剛!雷軍最新公布:小米SU7大定已超10万,鎖單量已超4万輛!」2024年4月3日 雪玉. (<https://xueqiu.com/6755337232/284689984>)
- (注86) “China Has 487 Electric-Car Makers, and Local Governments Are Clamoring for More”, 19 July 2018, The Wallstreet Journal. (<https://www.wsj.com/articles/china-has-487-electric-car-makers-and-local-governments-are-clamoring-for-more-1531992601>)
- (注87) 「100多個電動汽車品牌僅有2到3個盈利“內卷”的中國車企誰能活下去?」2023年6月9日 東方財富網. (<https://finance.eastmoney.com/a/202306092747551449.html>)
- (注88) 「中国の新興EVメーカー『1台も市販せず』消滅へ」2023年9月11日 東洋経済ONLINE. (<https://toyokeizai.net/articles/-/699657>)、 「欠薪欠款,被申請破産的奇点汽車為何陷入困境?」2022年9月21日 易網. (<https://www.163.com/dy/article/HHP43PVI05>

- 32AH7Q.html)
- (注89) 「経営破綻の中国高級EV『HiPhi』、会社更生を申請 中東からの資金調達も実現せず」2024年8月26日 36Kr Japan. (<https://36kr.jp/303025/>)
- (注90) 「中国の新興EVメーカー、また経営破綻か。NIOと競った『威馬汽車』が事業再編申請」2023年10月13日 36Kr Japan. (<https://36kr.jp/254593/>)
- (注91) 「中国の新興EVまたも経営危機か、哪吒汽車(NETA)で賃金未払い暴露」2024年10月27日 36Kr Japan. (<https://36kr.jp/311788/>)
- (注92) 「中国自動車市場『底なし価格競争』の苛酷な実態」2024年10月4日 東洋経済ONLINE. (<https://toyokeizai.net/articles/-/830147>)
- (注93) 「每売一輛車虧6万,雷軍真的会算賬嗎?」2024年9月3日 搜狐網. ([https://it.sohu.com/a/805695874\\_120354834?scm=10001.327\\_13-327\\_13-61\\_61.0-0.10021.0](https://it.sohu.com/a/805695874_120354834?scm=10001.327_13-327_13-61_61.0-0.10021.0))
- (注94) 「図解比亞迪中報:第二季度單季淨利潤同比增32.80%」2024年8月29日 証券之星. (<https://stock.stockstar.com/RB2024082900002450.shtml>)、 「理想汽車二季度淨利潤腰斬 李想稱鴻蒙智行是最強勁對手」2024年8月29日 東方財富網. (<https://finance.eastmoney.com/a/202408293169822222.html>)
- (注95) 「“価格戦”使新車市場損失1380億元!中国汽车流通協會,向政府部門通交緊急報告!」2024年9月23日 証券之星. (<http://stock.stockstar.com/IG2024092300023082.shtml>)
- (注96) 注86に同じ。
- (注97) 「大洗牌!30+省市轉型發力新能源汽車産業,勝算幾何?」2024年8月29日 新浪財經. (<https://finance.sina.com.cn/roll/2024-08-29/doc-incmhrnk4335995.shtml>)
- (注98) 「新能源汽車站上地方經濟C位」2024年5月19日 澎湃新聞. ([https://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_27433733](https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_27433733))
- (注99) 「安徽省合肥市が『新エネ車の街』にエコシステムの構築進む」2023年6月16日 36Kr Japan. (<https://36kr.jp/236724/>)
- (注100) 2023年のGDPが分かる287都市のうち、GDPが1兆元を超えるのは26都市に限られる。GDPの規模が最も大きいのは4.7兆元の上海市で、合肥市は1.3兆元で20位となる。
- (注101) 「新能源汽車內卷真相」2024年6月7日 36Kr. (<https://36kr.com/p/2809570211076996>)
- (注102) BYDが2024年5月に発売した最新PHEVの第5世代DM-iの航続距離は2,100キロに達する。詳しくは、「徹底服了!老外瘋狂熱議比亞迪新混動續航2000公里 價格14000美元」2024年6月2日 搜狐網. ([https://www.sohu.com/a/783205188\\_121855807/](https://www.sohu.com/a/783205188_121855807/))
- (注103) 「中共中央政治局召開會議 分析研究當前經濟形勢和經濟工作 審議《整治形式主義為基層減負若干規定》中共中央總書記習近平主持會議」2024年7月30日 共產黨員網. (<https://www.12371.cn/2024/07/30/>

- ARTI1722318043103487.shtml)
- (注104)「国務院副総理何立峰：発展新質生産力、不能急躁冒進、貪大求洋」2024年8月2日 搜狐網. ([https://www.sohu.com/a/798104192\\_120056153](https://www.sohu.com/a/798104192_120056153))
- (注105)「EV普及策『EV3.5』を閣議決定、補助金の詳細明らかに」2023年12月27日 日本貿易振興機構. (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/12/013561a19d3cacc8.html>)
- (注106)「BYD、トルコに約10億ドル投じて新工場設立へ」2024年7月26日 日本貿易振興機構. (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2024/07/bfec10acc6ff88a8.html>)
- (注107)「消息称理想放緩出海、聚焦資源搶占國內市場」2024年10月20日 騰訊網. (<https://www.jcinfo.net/ja/tools/kanji>)
- (注108) 中国4大自動車メーカーは、上海汽車集団、第一汽車集団、東風汽車、長安汽車集団を指す。上海汽車集団は地方政府管轄の国有企業で、その他は中央政府管轄の国有企業である。詳しくは、「わかりやすく解説する中国最新汽車事情『主要メーカーの成り立ちと注目度を増す新興勢力』」2021年6月21日 CAR DRIVER ONLINE. ([https://www.caranddriver.co.jp/business\\_technology/3582/](https://www.caranddriver.co.jp/business_technology/3582/))
- (注109)「中国『上海汽車』、欧州で現地生産に乗り出す背景」2023年7月25日 東洋経済 ONLINE. (<https://toyokeizai.net/articles/-/687111?display=b>)
- (注110) “China asks carmakers to keep key EV tech at home”, 12 September 2024, Bloomberg. (<https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-09-12/china-asks-its-carmakers-to-keep-key-ev-technology-at-home>)
- (注111)「中国EV4社とインドネシア政府、右ハンドルEVの生産・輸出拠点の構築で合意」2024年7月3日 36Kr Japan. (<https://36kr.jp/295473/>)
- (注112) “Why are EV sales slowing?”, 21 May 2024, Goldman Sachs. (<https://www.goldmansachs.com/insights/articles/why-are-ev-sales-slowng>)
- (注113)「国家發展改革委等部門關於進一步提升電動汽車充電基礎設施服務保障能力的實施意見」2022年1月10日 中国政府網. ([https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-01/21/content\\_5669780.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-01/21/content_5669780.htm))
- (注114)「深圳、超急速充電ステーションが550カ所に ガソリンスタンドの数を上回る」2024年9月24日 36Kr Japan. (<https://36kr.jp/306773/>)
- (注115)「2023最新整理充電樁補貼政策、充電樁各省市補貼政策有哪些?」2023年8月7日 搜狐網. ([https://www.sohu.com/a/709638848\\_121764803](https://www.sohu.com/a/709638848_121764803))
- (注116)「輸出市場を見据えたEVサプライチェーンを構築 (タイ)」2023年4月25日 日本貿易振興機構. (<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2023/0401/0472ad9ab1ae1608.html>)、「タイのEV充電ステーションの方向性」2022年8月10日 THAIBIZ. ([https://th-biz.com/car\\_business\\_202208/](https://th-biz.com/car_business_202208/))
- (注117)「インドネシア国内では日系企業初、EV充電インフラ『テラチャージ』の提供を正式開始」2024年8月24日

Terra Charge 株式会社. (<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000258.000075648.html>)

## おわりに

最後に、欧米諸国との問題である対中貿易赤字の拡大が新興国でも火種となり、「新質生産力」の発展が阻害される可能性を指摘しておきたい。GXが世界規模で進むのに伴い、EVを始めとする「新質生産力」の輸出は着実に増えると見込まれる。これは、自らを「気候変動対策の重要な推進者」と位置付ける習近平総書記の自尊心を大いに満たすであろう。

しかし、それによって新興国の対中貿易赤字は急速に拡大する。習近平政権は、保護主義を強めるアメリカを批判するため、自らを「自由貿易の守護者」と位置付けるが、対中貿易赤字の急速な拡大により、それに同意する新興国は次第に減り、グローバルサウスにおける中国の求心力を低下させることになりかねない。

対中貿易赤字の拡大は、多くの国に共通する問題になっている。国際通貨基金 (IMF) が163カ国を集計対象とする「新興国」(注118) の対中貿易赤字は2023年に5,375億ドルと、2010年の1,344億ドルの4.0倍となった。これは、同期間で貿易収支黒字が6,635億ドルと、2010年の3,202億ドルの2.1倍に拡大した対米貿易と対照的である。

中国の2023年の貿易黒字は8,586億ドルと

2010年の4.7倍に増えた。貿易黒字の増加ペースはコロナ禍を契機に速まり、2019年からのわずか4年間で2倍に増えた。輸出と輸入を合わせた貿易額がアメリカより中国が多い国は、2010年で既に122カ国あったが、2023年には146カ国となり、データが比較可能な205カ国の71.2%を占める。中国は多くの国の最大の貿易相手国となることで影響力を高めたものの、同時にそのほとんどが対中貿易赤字の拡大に悩まされることとなった。

IMFは、これはマクロ経済の観点から見れば、中国の産業政策というよりも、過剰貯蓄（過少消費）に起因するものであるとする（Gourinchas, Pazarbasioglu, Srinivasan and Valdés. [2024]）。この指摘は、1990年代の日米貿易摩擦の際にも言及された的を射たものと言えるが、残念ながら中国の過剰貯蓄が解消される見込みはないため（三浦 [2024b]）、対中貿易赤字が減少する可能性もない。

最大の貿易相手国である中国が過剰貯蓄という構造的な問題を放置し、そのはけ口を規制が強まる欧米諸国から新興国に求めることになれば、新興国も対中貿易赤字を問題視せざるを得なくなる。タイ商務省は、2024年9月、タイからの農産物の輸入を増やしたり、中国のECにタイの中小企業がアクセスする機会を増やしたりすることで、二国間貿易のバランスに配慮するよう中国に求めた（注119）。

同様の動きは東南アジア以外でも見られ

る。メキシコは、2024年4月、自由貿易協定を結んでいない国からの鉄鋼、繊維、履物、電子機器を含む544の製品の輸入に5～50%の関税を課すとした（注120）。この関税率引き上げが中国を標的としていることは明らかである。安価な中国製品の流入を警戒し、関税率を引き上げる動きは、ブラジル、チリ、コロンビア、南アフリカ、インドネシアでも見られる（注121）。

この問題は中国でも意識されるようになっている。2024年9月、習近平総書記が北京市で開催された中国・アフリカ協力フォーラムで後発開発途上国（注122）の輸出品に対する関税をゼロにするとしたのはその証左と言えよう（注123）。ただし、後発開発途上国は資源や一次産品以外に輸出できる製品を持たないことから、関税ゼロは対中貿易赤字の拡大を解決する切り札にはならない。

中国EVメーカーは、今後顕在化する国内市場の成長鈍化を新興国市場で補おうとしている。これはリチウムイオン電池と太陽光発電にも当てはまることから、新興国の対中貿易赤字が拡大するのは必至である。「新質生産力」は、先進国の技術に依存しない新しい製造業のかたちを示しているものの、新興国に対し一方的に巨額の貿易黒字を計上しているという、不都合な事実を浮かび上がらせ、中国の過剰生産能力を批判するアメリカに同調する新興国を増やすリスクを内包していると見ておかなければならない。

- (注118) IMFが定める「新興国・開発途上国」(Emerging Market and Developing Economies)を指す。163カ国の開発途上国が含まれる。詳細は、“Groups and Aggregates Information”, April 2024, IMF. (<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2023/April/groups-and-aggregates>)
- (注119) “China vows to maintain Thailand trade balance”, 27 September 2024, Bangkok Post. (<https://www.bangkokpost.com/business/general/2872838/china-vows-to-maintain-thailand-trade-balance>)
- (注120) “China’s exports to Mexico are getting heavier tariffs – is it a sign of more to come?”, 30 April 2024, South China Morning Post. (<https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3260971/chinas-exports-mexico-are-getting-heavier-tariffs-it-sign-more-come>)
- (注121) “Developing economies counter Beijing’s export boom with tariffs”, 11 September 2024, Financial Times. (<https://www.ft.com/content/1196fab7-3f7c-469c-83df-f0c51361687c>)
- (注122) 後開発途上国 (Least Developed Country : LDC) とは、国連が定めた基準、①1人当たりGNI (3年間平均) が1,088ドル以下、②人的資源開発の程度を示すHAI (Human Assets Index) が60以下、③経済のぜい弱性を示すEVI (Economic Vulnerability Index) が36以上の国で、2023年末時点で45カ国が該当する。
- (注123) 「習近平：中方決定給予最不發達国家零関税待遇」2024年9月5日 中国政府網. ([https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202409/content\\_6972543.htm](https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202409/content_6972543.htm))

#### 参考文献

(日本語)

1. 内閣府 [2002]. 『世界経済の潮流』2002年秋. ([https://www5.cao.go.jp/j-j/sekai\\_chouryuu/sa02-02/index.html](https://www5.cao.go.jp/j-j/sekai_chouryuu/sa02-02/index.html))
2. 三浦有史 [2022]. 「中国の貿易依存度低下は何を意味するのか—市場規模と産業集積が高める優位性とその帰結—」日本総合研究所『RIM 環太平洋ビジネス情報』Vol.22 No.86. (<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/rim/pdf/13608.pdf>)
3. ——— [2023]. 「アメリカの脱『中国依存』はどこまで進んだか—GXに不可欠な新たな3品目の登場—」日本総合研究所『RIM 環太平洋ビジネス情報』Vol.23 No.91. (<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/rim/pdf/14600.pdf>)
4. ——— [2024a]. 「中国の不動産危機と地方政府債務危機—政策リスクにより低下する標準シナリオの実現可能性—」日本総合研究所『RIM 環太平洋ビジネス情報』Vol.24 No.92. (<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/rim/pdf/14790.pdf>)
5. ——— [2024b]. 「個人消費は中国経済を救う切り札になるか」日本総合研究所『RIM 環太平洋ビジネス情報』Vol.24 No.93. (<https://www.jri.co.jp/MediaLibrary/file/report/rim/pdf/14992.pdf>)

report/rim/pdf/14992.pdf)

(英語)

6. ACEA [2024]. “Fact sheet: EU-China vehicle trade”. ([https://www.acea.auto/files/ACEA\\_fact\\_sheet\\_EU\\_China\\_vehicle\\_trade\\_June\\_2024.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_fact_sheet_EU_China_vehicle_trade_June_2024.pdf))
7. DiPippo, G., I. Mazzocco., S. Kennedy and M. P. Goodman. [2022]. “Red Ink: Estimating Chinese Industrial Policy Spending in Comparative Perspective”, CSIS. (<https://www.csis.org/analysis/red-ink-estimating-chinese-industrial-policy-spending-comparative-perspective>)
8. Drezner, D.W. [2024]. “How Everything Became National Security And National Security Became Everything”, *Foreign Affairs*, Volume 103, Number 4. (<https://www.foreignaffairs.com/united-states/how-everything-became-national-security-drezner>)
9. European Parliament [2023]. “EU anti-subsidy probe into electric vehicle imports from China”, European Parliamentary Research Service. ([https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/754553/EPRS\\_ATA\(2023\)\\_754553\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2023/754553/EPRS_ATA(2023)_754553_EN.pdf))
10. Gourinchas, Pierre-Olivier., C. Pazarbasioglu., K.Srinivasan., and R. Valdés. [2024]. “Trade Balances in China and the US Are Largely Driven by Domestic Macro Forces”, IMF Blog.IMF. (<https://www.imf.org/en/Blogs/Articles/2024/09/12/trade-balances-in-china-and-the-us-are-largely-driven-by-domestic-macro-forces>)
11. IEA [2023]. “Global EV Outlook 2023 Catching up with climate ambitions”. (<https://iea.blob.core.windows.net/assets/dac14d2-eabc-498a-8263-9f97fd5dc327/GEVO2023.pdf>)
12. ——— [2024a]. “Global EV Outlook 2024 Moving towards increased affordability”. (<https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVO Outlook2024.pdf>)
13. ——— [2024b]. “Global EV Data Explorer”. (<https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/global-ev-data-explorer>)
14. UBS [2023]. “BYD teardown: Will Chinese EVs win globally?”, UBS Global Research and Evidence Lab.
15. Vernon, R [1966]. “International Investment and International Trade in the Product Cycle”, *The Quarterly Journal of Economics*, 80 (2), May: 190-207. Volume 80, Issue 2, May 1966,190-207. (<http://bev.berkeley.edu/ipe/readings/International%20Investment%20and%20International%20Trade%20in%20the%20Product%20Cycle.pdf>)
16. ——— [1979]. “The Product Cycle Hypothesis in a New International Environment”, *Oxford Bulletin of Economics and Statistics*, 41 (4): 255-267. 1979, vol. 41, issue 4, 255-67. ([https://a.chinahcm.cn/NewsUploads/files/2\\_fdi010/20240603202000478.pdf](https://a.chinahcm.cn/NewsUploads/files/2_fdi010/20240603202000478.pdf))

(中国語)

17. 中国汽车工业协会 [2018]. 「2017年中国汽车工业经济运行报告」 ([http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/gzdt/201804/t20180428\\_4865.html](http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/gzdt/201804/t20180428_4865.html))
18. ——— [2019]. 「2018年中国汽车工业经济运行报告」 ([http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/gzdt/201905/t20190521\\_5104.html](http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/gzdt/201905/t20190521_5104.html))
19. ——— [2020]. 「2019年中国汽车工业经济运行报告」 (<http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/gzdt/202005/W020200528770641948487.pdf>)
20. ——— [2021]. 「2020年中国汽车工业经济运行报告」 (<http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/tzgg/202107/W020210723348607396983.pdf>)
21. ——— [2022]. 「2021 年中国汽车工业经济运行报告」 (<http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/tzgg/202205/W020220511403033109667.pdf>)
22. ——— [2023]. 「2022年中国汽车工业经济运行报告」 (<http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/fbjd/202306/W020230605413586552922.pdf>)
23. ——— [2024]. 「2023年中国汽车工业经济运行报告」 (<http://lwzb.stats.gov.cn/pub/lwzb/bztt/202405/W020240527578179613545.pdf>)
24. 中国汽车流通協会 [2024]. 「2024年1-7月中国汽车出口市場分析」 (<https://finance.sina.com.cn/stock/hkstock/ggscyd/2024-08-22/doc-incpkpm8989637.shtml>)

本誌は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本誌は、作成日時点で弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を保証するものではありません。また、情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがあります。本誌の情報に基づき起因してご閲覧者様及び第三者に損害が発生したとしても執筆者、執筆にあたっての取材先及び弊社は一切責任を負わないものとします。