

調査レポート

中国製 EV に追加関税を課す EU

～本格的な通商摩擦は回避も、EU の EV シフトは一段と停滞する恐れ～

調査部 副主任研究員 土田 陽介

- EU の執行部局である欧州委員会は 2023 年 10 月、中国製 EV に対する反補助金調査を開始した。その暫定結果に基づき、欧州委員会は 2024 年 7 月 5 日より、中国製 EV に対してメーカーごとに 17.4% から 37.6% の追加関税を課すことになった。欧州委員会による反補助金調査は 11 月上旬まで続く一方で、この間に EU と中国の間で集中的な協議が続けられる。
- EU が中国製 EV に対して追加関税を実施することによる懸念事項としては、第一に、EU 市場で EV の価格が上昇し、普及が停滞する恐れがある。第二に、中国による対抗措置が発動されることがある。第三に、EU 内の結束が揺らぐことがある。とはいえ、中国製 EV に対する追加関税をきっかけに、EU と中国が本格的な通商摩擦に突入する事態は回避されよう。中国が米国との間でも貿易紛争を抱えていることがその大きな理由である。
- そもそも EU は、自らの市場で EV シフトを進めるとともに、それを世界に拡大させることを通じてグローバルな影響力を行使しようと試みた。これを「ブリュッセル効果」と呼ぶが、結局のところ EU は、EV シフトを通じて内外における保護主義の流れを強めてしまった印象が否めない。これは EV シフトのみならず、再エネシフトなど脱炭素化政策全般に共通する傾向だが、特に EV シフトは、ブリュッセル効果がネガティブな意味でグローバルに波及してしまった典型だと評価せざるをえない。
- 中国製 EV への対応に見て取れるように、EU はあくまで域内で生産された EV を優遇する姿勢をとっている。そのため、日本の自動車メーカーが EU の EV 市場でシェアを獲得するためには、現地生産比率を高めていく必要がある。しかしながら、すでに EV の需要は「踊り場」に差し掛かっており、先行きも順調に拡大するかは不透明である。ゆえに日本の自動車メーカーは、EU 域内での EV の現地生産比率を高めるのではなく、HV に代表される得意分野に活路を見出せるかもしれない。

1. EU は中国製 EV に追加関税を発動へ

欧州連合(EU)の執行部局である欧州委員会は 2023 年 10 月、中国製の電気自動車(EV)に対する反補助金調査を開始した。その暫定結果に基づき、欧州委員会は 2024 年 7 月 5 日より、中国製 EV に対してメーカーごとに 17.4%から 37.6%の追加関税を課すことになった(図表 1)。EU は輸入車に対して一律で 10%の関税を課しているため、中国製 EV には最大で 47.6%の関税が課されることになる。欧州委員会による反補助金調査は 11 月上旬まで続く一方で、この間に EU と中国の間で集中的な協議が続けられる。

欧州委員会は、中国政府が中国で生産を行う EV メーカーに対して、多額の補助金を給付していることを問題視している。中国で生産を行う EV メーカーは、中国政府から多額の補助金を給付されるため、EV を低価格で販売することができる。一方 EU では、加盟各国の政府が、自国で生産を行う EV メーカーに対して、中国のような多額の補助金を給付していない。そのため、EU 製 EV の価格は中国製 EV に比べると高くなる。それだと EU 製 EV は、域内市場における競争で中国製 EV に対して不利となる。こうした状況を是正し、域内市場における平等な競争を実現するため、欧州委員会は中国製 EV に対して追加関税を課すと説明している。

ところで欧州自動車工業会(ACEA)によると、EU27 カ国の 2023 年の新車登録台数は、前年比 14%増となる 1,055 万台だった(図表 2)。うち EV は 154 万台であり、そのシェアは全体の 15%を占めている。この 154 万台の EV の 2 割に相当する 33 万台が、中国製 EV である。そして、この 33 万台の中国製 EV の 6 割近くは、米テスラや仏ルノーといった欧米の EV メーカーが中国で生産した EV である。EU は欧米の EV メーカーが中国で生産する EV も、追加関税の対象としている。EU が問題視しているのは、あくまで中国政府から補助金を給付されて生産された EV であって、その担い手が中国メーカーかどうかは関係がない。こうした事実は、中国政府が中国の EV メーカーのみならず、中国で生産を行う欧米の EV メーカーに対しても、多額の補助金を給付していると EU が判断したことの証左でもある。

本レポートは、EU が中国製 EV に対して追加関税を課すに至った背景を整理するとともに、懸念事項や若干の将来展望を示すものである。

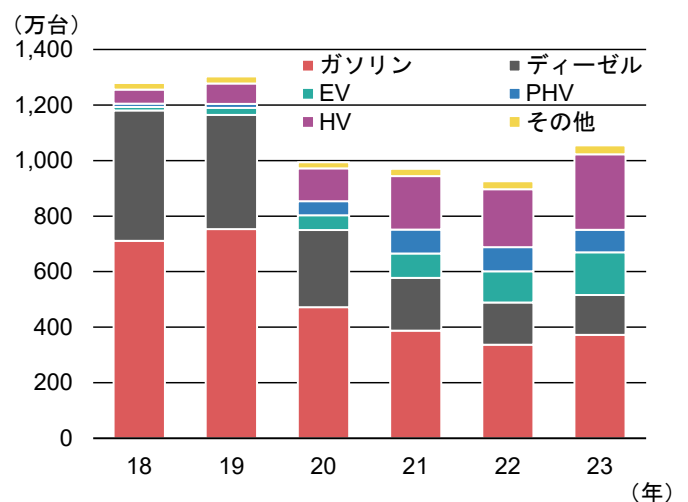
図表 1. 中国の EV メーカーに課される追加関税率

カテゴリ	事業者名	協議前	協議後
調査対象企業	比亜迪汽車(BYD)	17.4%	17.4%
	吉利汽車(Geely)	20.0%	19.9%
	上海汽車(SAIC)	38.1%	37.6%
調査協力企業	愛馳汽車(Aiways), 安徽江淮汽車(Anhui Jianghuai), BMW プリリアンス, 奇瑞汽車(Chery), 中国第一汽車(China FAW), 重慶長安汽車(Chongqing Changan), 東風汽車(Dongfeng Motor), 長城汽車(Great Wall Motor), 零跑汽車(Leapmotor), 南京金龍客車(Nanjing Golden Dragon Bus), 上海蔚來汽車(NIO), テスラ(上海), 小鵬汽車(Xpeng)	21.0%	20.8%
非協力企業	その他の企業	38.1%	37.6%

(注) 車種に寄らずメーカーごとに一律で課税される。

(出所) [欧州委員会資料](#)

図表 2. EU の新車登録台数(動力源別)



(出所) 欧州自動車工業会(ACEA)

2. 巨額の対中貿易赤字を是正したい EU

繰り返しとなるが、EU は域内の EV 市場における競争条件を平等化する観点から、中国製 EV に対して追加関税を課すと説明している。一方で EU は、巨額の対中貿易赤字を是正するという観点からも、中国製 EV に対して追加関税を課したと考えられる。

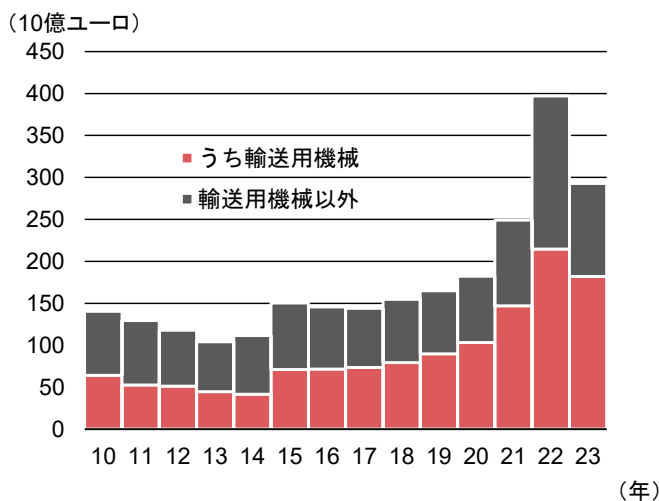
実際に EU の対中貿易赤字の動きを確認すると、2020 年のコロナショック以降、その規模は急速に拡大していることが分かる(図表 3)。つまり 2020 年の対中貿易赤字は 1,820 億ユーロだったが、2021 年には 2,490 億ユーロに、さらに 2022 年には 3,970 億ユーロに膨らんでいる。こうした巨額の対中貿易赤字を EU は問題視しており、その解消に関して中国に働きかけを行ってきた。例えばシャルル・ミシェル常任議長(EU 大統領)とウルズラ・フォンデアライエン欧州委員長は、2023 年 12 月に北京で開催された第 24 回の欧中首脳会談の際に、中国の習近平国家主席や李強首相に対して、貿易不均衡の是正に取り組むよう要請している。

この巨額の対中貿易赤字の大半を占めているのが、自動車を含む輸送用機械による赤字である。そして、この輸送用機械による赤字の拡大をもたらした最大の要因が、EU による EV シフトだと推察される。ではなぜ、EU における EV シフトが、対中貿易赤字の拡大をもたらしたと考えられるのだろうか。それは、主に以下で述べる 2 つの EV 要因が、輸送用機械の赤字拡大に関わっていると見受けられるためである。

1 つ目の要因は、EU で生産を行う EV メーカーが、EV の増産に当たって、中国から原材料や半製品の輸入を増やしたことにある。後述のように、EU で生産を行う EV メーカーは、レアメタル(希少金属)やレアアース(希土類元素)といった原材料の多くを中国に依存している。また EV の基幹パーツである車載用バッテリーに関しても、中国系メーカーによる供給を受けている。つまり、EU で生産を行う EV メーカーが生産を増やせば増やすほど、中国から輸入する EV 関連の原材料や半製品の量は増えることになる。

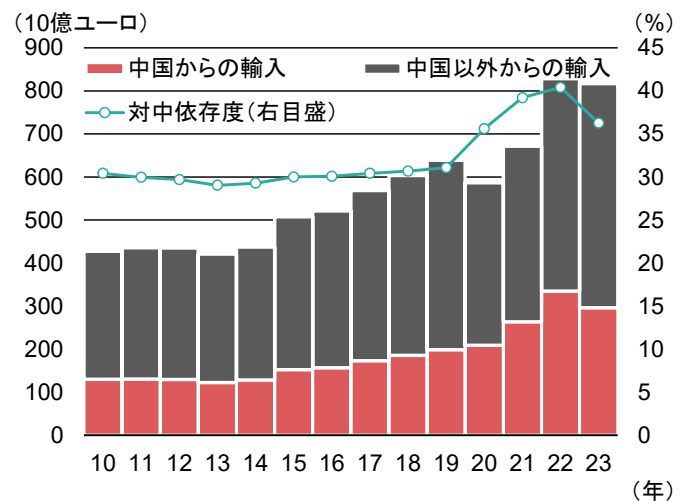
2 つ目の要因は、加盟各国のカーユーザーが、低価格の中国製 EV を好んで購入したことにある。もともと EV は、従来の内燃機関車(ICE 車)に比べると価格が高く、それが普及のネックだった。そこで欧州委員会は、コロナショック後の景気回復を促す観点もあって、2020 年以降、加盟各国の政府が自国のカーユーザーに対して給

図表3. EU の対中貿易赤字



(出所) 欧州連合統計局(ユーロスタット)

図表4. EU の輸送用機械輸入額



(出所) ユーロスタット

付する購入補助金を増額させ、EVの普及を後押ししてきた。そして、そうした購入補助金は中国製EVにも適用されたため、EUのカーユーザーの間でEU製EVに比べると低価格である中国製EVの人気の高まることになった。そうした購入補助金は、2023年以降の財政再建の流れの中で徐々に削減されているが、かえってそのことが低価格である中国製EVに対するカーユーザーの支持を強める結果をもたらした。

こうした中で、中国製EVを輸入車一般に課す税率で輸入し続ければ、低価格であるがゆえに中国製EVに対するユーザーの人気の集中し、対中貿易赤字がさらに拡大する恐れがある。そのためEUは、対中貿易赤字是正の観点からも、中国製EVに対して高税率を課すことを決めたのだと考えられる。

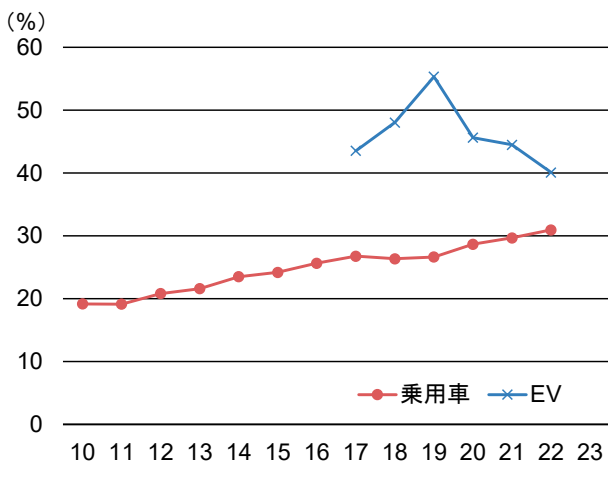
3. 市場保護と経済安全保障の両立を企図するEU

また、域内の自動車産業を保護する観点からも、EUは中国製EVに対する姿勢を硬化させたと考えられる。

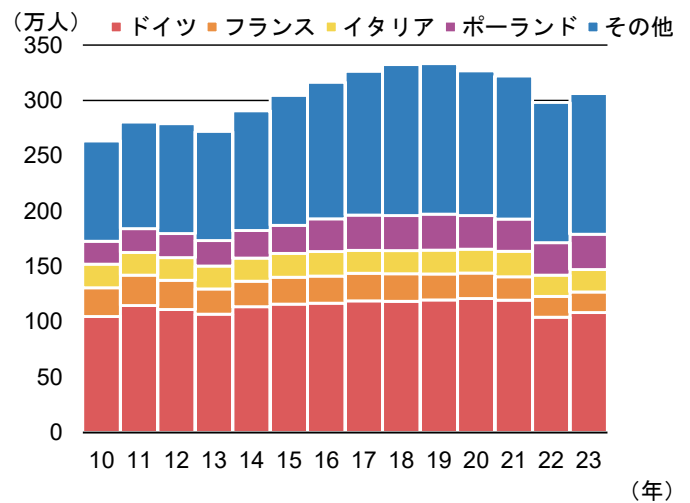
乗用車について、総供給に占める輸入品の割合を示す輸入浸透度(図表5)をみると、2010年の19.2%から2022年には30.9%まで上昇している。この動きは、EUの自動車産業において空洞化が進んでいることを示唆するものである。また自動車産業(輸送用機械産業)の雇用者数も、2019年の333万人をピークに、2022年には298万人まで減少している(図表6)。2023年は306万人まで回復したが、ドイツでは雇用者数がピーク時から11万人、フランスでは5万人、イタリアでは1万人、それぞれ失われたままである。

EUがEVシフトを進めると、域内でEVの生産に関わる雇用が生まれる反面、ICE車の生産に関わってきた雇用が失われることになる。例えばCLEPA(欧州自動車部品工業会)は、2035年までに新車の100%をEVなどのZEV(ゼロエミッション車)に限定する場合、2040年までの間に約27万5,000人の雇用が純減するとの試算を2021年12月に発表している。こうした中で、低価格である中国製EVに追加関税を課さないままEVシフトを進めると、域内の自動車産業の空洞化がさらに進む危険性があると欧州委員会は判断したのだろう。

図表5. 乗用車の域外輸入浸透度



図表6. 輸送用機械産業の雇用者数



(注1) 数量(台数)ベース。
 (注2) 輸入浸透度=輸入/(生産+輸入-輸出)。
 (出所) ユーロスタット

(出所) ユーロスタット

加えて EU は、経済安全保障の観点からも、中国への依存度を下げながら EV シフトを進めようとしている。周知のように、レアメタルやレアアースなど EV の生産に必要な原材料の多くは、中国の鉱山で採掘・生産されている。また EV の基幹パーツである車載用バッテリーに関しても、CATL(寧徳時代新能源科技)や比亞迪(BYD)に代表される中国系メーカーが、世界市場でかなりのシェアを握っている。

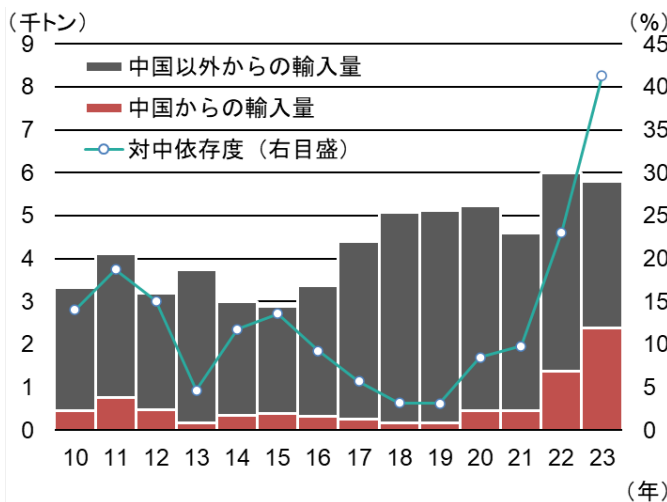
実際、EU で EV の生産を行う自動車メーカーは、中国からの原材料や半製品の輸入を急増させている。一例として、バッテリーに必要な酸化リチウムと水酸化リチウムの輸入量をみると、2022 年以降に中国からの輸入量が急増しており、その規模は 2023 年に 2,400 トンに達し、総輸入量に占める中国からの輸入量の割合(対中依存度)も 41%まで上昇するに至っている(図表 7)。また EV の基幹パーツとなるリチウムイオン二次電池(ただし車載用バッテリー以外の用途も含まれる)の輸入量も 2022 年以降に急増しており、その規模はユーロスタットが公表する数量換算ベースで 2023 年に約 90 万トンとなり、総輸入量に占める中国からの輸入量の割合も 91%に達している(図表 8)。

経済安全保障に配慮しつつ EV シフトを進めるなら、EU は EV の原材料を中国以外から調達する必要がある。その取り組みの一環として、欧州委員会は 2021 年に欧州原材料同盟(ERMA)と呼ばれるプラットフォームを立ち上げ、EU 域内外で自主鉱山の開発を進めるとともに、再利用(リサイクル)のシステムを構築することを目指す構想を掲げた(土田, 2021b)。しかしこの構想は壮大であり、実現するかどうかは不明である。

したがって、中国以外の供給ルートを見出すことが困難である以上、EU で生産を行う EV メーカーは、今後も中国から原材料や半製品を輸入し続ける必要がある。そうした状況の下で完成車まで低税率のまま輸入すると、EV シフトの対中依存度がますます高まることになる。こうした事態になることを EU は警戒しており、中国製 EV の輸入を制限しようとしているのだと考えられる。

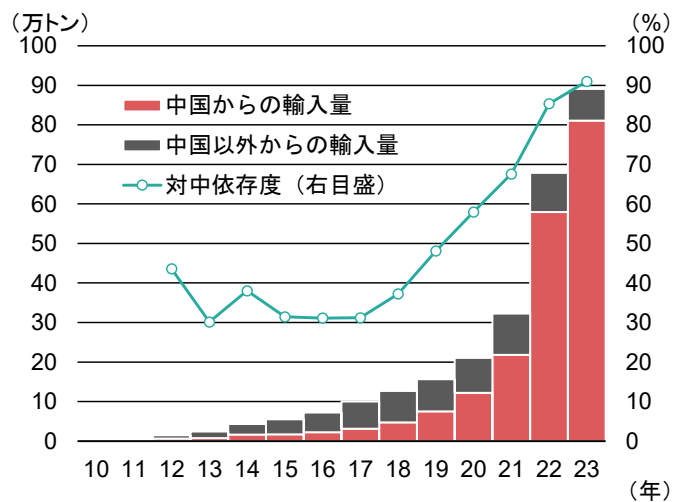
以上、EU が中国製 EV に対して追加関税を課す背景を整理してきた。これを踏まえたうえで、次節では EU の対中 EV 関税策に対する主な懸念事項を 3 点列挙する。

図表7. 酸化・水酸化リチウム輸入の対中依存度



(注) EU 外からの輸入量に占める中国からの輸入量。
(出所) ユーロスタット

図表8. リチウムイオン電池輸入の対中依存度



(注) EU 外からの輸入量に占める中国からの輸入量。
(出所) ユーロスタット

4. 懸念事項が多い EU の対中 EV 関税策

(1) EV の購入負担増と普及停滞の恐れ

第一に、中国製 EV に追加関税を課すことで、EV の価格が上昇し、普及が停滞する恐れがある。

欧州委員会の統計によると、EU における EV の平均販売価格は 2020 年の 38,311 ユーロを底に上昇が続き、2023 年時点には 45,999 ユーロまで上昇した(図表 9)。原材料価格や人件費の高騰に伴い、EV の販売価格は上昇トレンドにある。一方で、EU は、各国政府に購入補助金の給付を奨励し、カーユーザーの負担額を政策的に引き下げることで、EV 需要を掘り起こしてきた。

しかし EV の購入補助金を徐々に打ち切ると同時に、中国製 EV に対して追加関税を課せば、加盟各国のカーユーザーが EV を購入する際に負担する金銭的コストが増えることになる。中国製 EV は追加関税を課されても EU 製 EV に比べると安価であるが、カーユーザーの負担が増加することには変わりはない。負担の増加で EV の需要が減退し、またそれを受けて供給も絞られれば、EV シフトそのものも遅れることになる。

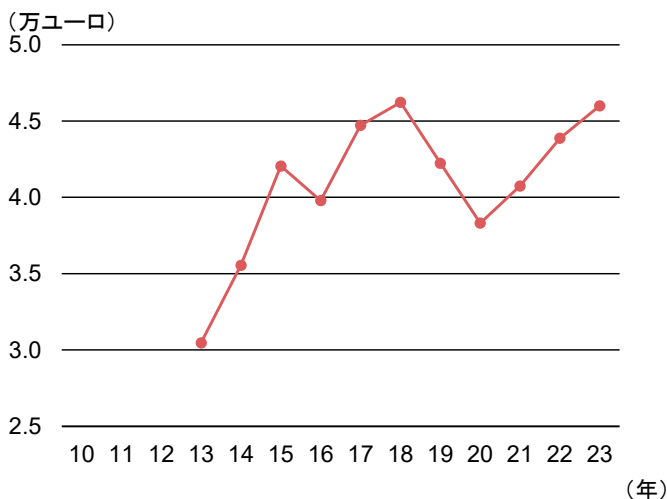
一方で欧州委員会は、車載用バッテリーの生産メーカーに対して研究開発支援を目的とする補助金を給付したり、メガファクトリーの建設を支援したりして、車載用バッテリーの価格を政策的に引き下げようとしている(土田、2021a)。言い換えれば、EU は、需要面での支援を終える反面で、供給面での支援を通じて EV の価格を引き下げようとしているのである。とはいえ、こうした政策介入で実現する価格の引き下げは、市場での競争を通じた価格の引き下げに比べて効率性と持続性に劣るものである。

(2) 中国による対抗措置の発動

第二に、中国による対抗措置が発動されることがある。EU が中国製 EV への追加関税を発表した直後の 6 月 17 日、中国商務省は EU 域内産の豚肉に関して、不当廉売(ダンピング)が行われている可能性があることを理由に、調査を開始すると発表している。また中国商務省は、ブランド(コニャック/アルマニャック)や大型のガソリン車に対する輸入の規制に着手する可能性についても示唆している。

中国は中国への輸出依存度が高い特定の業界に打撃を与えることを通じて、EU に対抗しようとしていると考

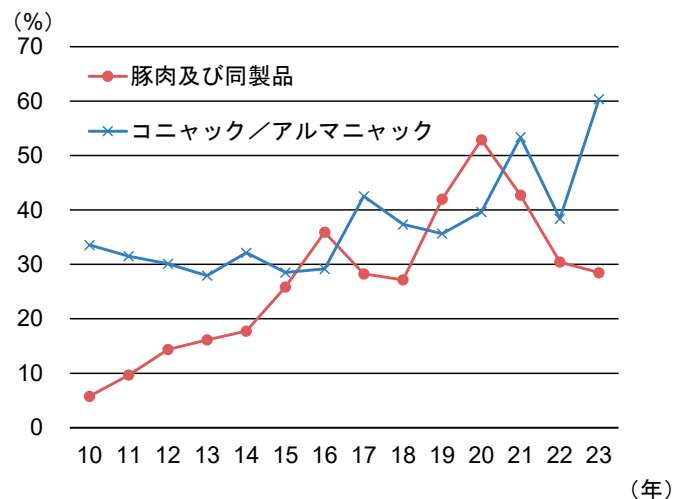
図表9. EU の EV の平均販売価格



(注) 販売価格であるため、購入補助金を差し引いた実売価格よりは高水準となる。

(出所) 欧州委員会ウェブサイト

図表10. EU の食品類の対中依存度



(注) EU 域外への輸出量に占める中国への輸出量の割合。

(出所) ユーロスタット

えられる。例えば EU は輸出用の豚肉及び同製品の 3 割以上、また輸出用のコニャック／アルマニャックの 6 割を中国に輸出している(図表 10)。豚肉の場合、半分以上がスペイン産(主にブランド豚)であるため、中国が追加関税を課せば、打撃を被るスペインの畜産団体や食品団体への対応に、スペイン政府は迫られることになる。同様に、コニャック／アルマニャックは全てがフランス産であり、大型のガソリン車はドイツ製である。それぞれの業界団体の反発を呼び起こすことで、各国政府に圧力をかける戦術を中国はとっている。

中国にはかつて、関係が悪化したオーストラリアに対して、同国産の石炭や小麦、ワインといった主力輸出品に対して輸入を規制したり、高い輸入関税を課したりしたことがある。その結果、オーストラリアの景気は低迷し、総選挙で当時の反中派政権(スコット・モリソン前首相)が退陣する事態となった。その後、現政権(アンソニー・アルバニー首相)との間で関係が改善したことで、中国は輸入規制や高率関税を撤廃するに至っている。関税政策を通じて輸出元の政策運営を自らに有利な方向に誘導することは、米国と並んで圧倒的な購買力を持つ中国ならではの経済外交戦術といえよう。

同様の経済外交戦術を EU に対しても採ることで、中国は EV 関税に対する欧州委員会と EU 各国の足並みを乱れさせようとしているのだと考えられる。

(3) EU 内の結束の揺らぎ

第三に、EU 内の結束が揺らぐことがある。欧州委員会が決定した今回の中国製 EV に対する追加関税措置に関しては、当初よりドイツがその発動に反対していた。ドイツの主力産業である自動車工業にとって、中国は主力市場である。それと同時に、ドイツの自動車メーカーと中国の自動車メーカーの間には密接な供給網(サプライチェーン)が構築されている。そのため、中国が報復措置に出た場合、自国の自動車工業が悪影響を強く被る可能性があることを、ドイツは懸念していた。

イタリアも今回の欧州委員会の決定に対して強く反発している。イタリアは 2023 年 12 月、中国の習近平国家主席が提唱する拡大経済圏構想である「一带一路」から離脱したが、一方で中国からの直接投資の誘致に努めていた。実際にジョルジャ・メローニ首相は、2024 年に入ると BYD など複数の中国の EV メーカーに接近し、イタリアで EV を生産するように働きかけていた。欧州委員会による決定は、そうしたメローニ政権の努力に強烈的な冷や水を浴びせるものとなっている。

そもそもウルズラ・フォンデアライエン委員長ら欧州委員会の現執行部が志向してきた EV シフトは極めて急進的であり、加盟各国や産業界との間で認識に大きなずれを抱えたまま進められてきた。その欧州委員会の現執行部は、近く任期を終えることになる。つまり、今回の中国製 EV への追加関税は、欧州委員会の現執行部が「駆け込み」で実施した措置である。ドイツやイタリアの反発を産むのは当然であり、EU 内の結束が揺らぐ事態を欧州委員会が自ら引き起こしたことになる。

仮にフォンデアライエン氏が委員長を続投し、欧州委員会が中国製 EV に対して厳しい姿勢を継続することになれば、欧州委員会と加盟各国との間で対立が深まり、EU 内の結束が一段と揺らぐことになるだろう。

5. 本格的な通商摩擦は回避される見通し

それでは、中国製 EV に対する追加関税をきかっけに、EU と中国が本格的な通商摩擦に突入するのだろうか。基本的には、そうした事態は回避されると予想される。中国が米国との間でも貿易紛争を抱えていることがその大きな理由である。米国のバイデン政権は中国製 EV に対して EU 以上に高い関税(100%)を課すなど、中国に対して厳しい姿勢で臨んでいる。それに比べると、EU の追加関税は限定的であり、中国製 EV の域内市場での競争力は著しくは阻害されない。貿易の対米依存度を下げたい中国にとって、EU の市場は引き続き魅力的である。そのため中国としても、EU との関係のこれ以上の悪化は回避したいところだろう。報復措置を強化するにしても、ターゲットを絞るかたちで、段階的な強化にとどめるものと考えられる。

また EU 内の結束が揺らいでいることも、結果的に EU と中国が本格的な通商摩擦に突入することを阻む方向に働くと考えられる。欧州委員会と加盟各国の足並みがそろっていれば、中国は対抗措置をかなり強化してその足並みを乱す必要があっただろう。しかし、今回の対抗措置をめぐって欧州委員会と加盟各国の足並みはすでに乱れているため、中国としてはより強い対抗措置をとる必要はない。仮に欧州委員会の次期執行部が中国製 EV に対してさらに強い措置をとろうと試みても、加盟各国の反発により、それは実現しない可能性が高いとみられる。

そもそも EU は、自らの市場で EV シフトを進めるとともに、それを世界に拡大させることを通じてグローバルな影響力を行使しようと試みてきた。ルールメイクを通じてグローバルに影響力を行使することを「ブリュッセル効果」と呼ぶが、結局のところ EU は、EV シフトを通じて内外における保護主義の流れを強めてしまった印象が否めない。これは EV シフトのみならず、再エネシフトなど脱炭素化政策一般に共通する傾向だが、特に EV シフトは、ブリュッセル効果がネガティブな意味でグローバルに波及してしまった典型だと評価せざるをえない。

それに、EU は中国製 EV が中国政府から不当に補助金を給付されて生産されていると主張するが、豊富な原材料や廉価な人件費、高い技術力に鑑みれば、補助金がなくても中国メーカーの方が EU 域内のメーカーよりも安価に EV を生産できる、つまり、中国が EU に比べて EV の生産に比較優位性を持つことは明らかである。中国製 EV に対する追加関税の本質は域内の EV メーカーの保護そのものであり、自由貿易の旗手を自認する EU 本来の立場とは相容れないはずである。

最後に、日本との関係である。中国製 EV への対応に見て取れるように、EU はあくまで域内で生産された EV を優遇する姿勢をとっている。そのため、日本の自動車メーカーが EU の EV 市場でシェアを獲得するためには、現地生産比率を高めていく必要がある。しかしながら、すでに EV の需要は「踊り場」に差し掛かっており、先行きも順調に拡大するかは不透明である(土田, 2023)。そうした環境を考慮に入れるなら、日本の自動車メーカーは EU 域内での EV の現地生産比率を高めるばかりではなく、むしろハイブリッド車(HV)に代表される得意分野に活路を見出せるかもしれない。

参考文献

- 土田陽介(2021a)「EUのEVシフト戦略～産業振興アプローチに転じたEU」三菱UFJリサーチ&コンサルティング調査部『調査レポート』(2021年6月17日付)。
- (2021b)「原材料の戦略的な確保を図るEU～欧州原材料同盟(ERMA)構想の特徴と問題点」三菱UFJリサーチ&コンサルティング調査部『調査レポート』(2021年8月31日付)。
- (2023)「EUのEV普及は停滞期に突入」一般財団法人海外投融資情報財団『海外投融資』(2023年11月号)。

－ ご利用に際して －

- 本資料は、執筆時点で信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客さまの決定、行為、およびその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所:三菱UFJリサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。