

# Monthly Economist Report

中国の「過剰生産」が世界の貿易に与える影響  
—中国製 EV の輸出を取り巻く動向からうかがえる動き

2024 年 5 月

PwC コンサルティング合同会社  
PwC Intelligence シニアエコノミスト 菅田直孝



足元の中国経済は、長引く不動産不況に加え、雇用不安もあり個人消費の勢いも乏しい状況下、根強い生産意欲の下で鉱工業生産が堅調に拡大するとともに、外需の伸びに下支えされた展開が続いている。今後も中国国内で力強い生産活動が持続した場合、需給ギャップがさらに拡大し、中国国内でさばき切れない在庫が安値で海外諸国に流出する「デフレの輸出」をすることとなり、海外諸国との貿易摩擦といった問題も懸念される。

こうしたなか、先般米国が中国製 EV や太陽光パネルなどの品目に対して輸入関税率引き上げの措置を打ち出したほか、欧州委員会でも新エネルギー分野で保護主義的な動きが顕在化してきており、今後の動向が注目されている。以下では、欧米や ASEAN 各国による対中貿易に対するスタンスを踏まえつつ、特に中国製 EV の輸入を取り巻く欧米ほか世界各国の対応からうかがえる今後の展望について筆者の見解を述べていく。

## 堅調な生産と外需の伸びに牽引されている中国経済

足元の中国経済は、長引く不動産不況に加え、雇用不安もあり個人消費の勢いも乏しい状況下、根強い生産意欲の下で鉱工業生産が堅調に拡大するとともに、外需の伸びに下支えされた展開が続いている。この背景としては、中国国内では自動車や鉄鋼など多くの産業分野で「過剰生産能力」を抱え供給過剰の状態が続いているなか、政府当局が目指している経済成長率「5%前後」の目標を達成するため生産活動が活発化していることが挙げられるだろう。その一方で、中国国内の消費が盛り上がりに欠けていることから、外需へ活路を見出す動きが活発化している。今後も中国国内で力強い生産活動が持続した場合、需給ギャップがさらに拡大し、中国国内でさばき切れない在庫が安値で海外諸国に流出する「デフレの輸出」をすることとなり、海外諸国との貿易摩擦といった問題も懸念される。

こうした供給過剰の問題を克服するためには、中国政府当局には中国国内の需要不足の状況から脱却すべく内需喚起のための政策が求められるところであるが、これまでを振り返ると、習近平政権が標榜する「新質生産力<sup>1</sup>」(新しい質の生産力)というキーワードの下、さらなる生産能力の拡大に向かって進んでいるようにみられる。すなわち、先般の全人代(全国人民代表大会、国会に相当)で発表された「政府活動報告<sup>2</sup>」においてもイノベーション重視の姿勢が鮮明に打ち出されているなか、「新三様」といわれる品目(電気自動車(EV)、太陽光パネル、リチウムイオン電池)の生産が急速に拡大している。その一方で、中国国内では長引く不動産不況と需要不足に直面し、消費が伸び悩み企業各社の間で競争が激しくなっていることから、海外市場に活路を見出すべく輸出ドライブがかかっており、足元では「新三様」が中国の輸出の牽引役となっている。もっとも、詳細は後述するが、こうして急拡大する新エネルギー関連製品の輸出に対して、欧米諸国からは市場を歪めるダンピング(不当廉売)が指摘されており、各国・地域間で打ち出される措置や方針が注目されている。

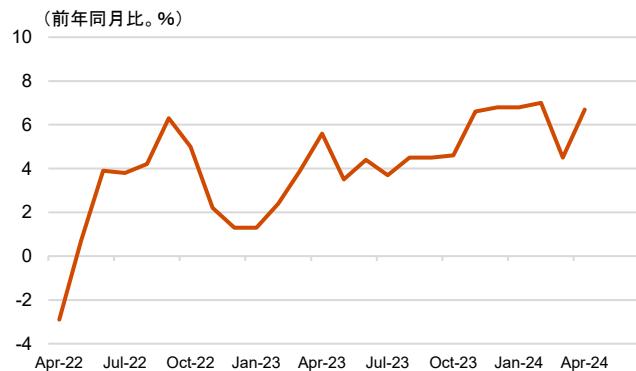
<sup>1</sup> 習近平国家主席が 2023 年 9 月に黒竜江省を視察した際に初めて言及した言葉。習氏は「科学技術の技術革新(イノベーション)資源を統合し、戦略的新興産業と未来産業の発展を牽引して『新質生産力』の形成を加速する」と述べている。従来型の経済成長方式から脱却し、科学技術の技術革新の主導の下、ハイテク、高効率かつ高品質といった特徴を有する先進的な生産力をことを指す。

<sup>2</sup> 中国の全人代で発表された「政府活動報告」については、PwC Intelligence のレポート「全人代後の中国経済の行方—「政府活動報告」からみる「5%成長」の実現可能性」(<https://www.pwc.com/jp/ja/services/consulting/intelligence/monthly-economist-report/monthly-economist-report202403.html>)を参照のこと。

## 堅調に推移を続ける鉱工業生産—需給ギャップの拡大と輸出ドライブの加速

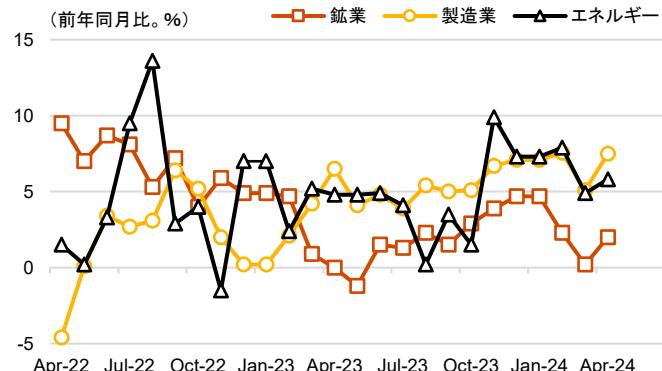
ここで最初に中国国内における足元でのモノの動きを確認すべく、鉱工業生産の推移をみると、2024 年 4 月は前年同月比 +6.7%、同 1-4 月通算では前年同期比 +6.3% となった(図表 1)。長引く不動産不況に加え、雇用不安もあり国内消費は勢いに乏しいうえ、欧米景気の先行き不透明感が払拭されないなか、中国の鉱工業生産は堅調な回復基調を辿っている<sup>3</sup>。

図表 1 鉱工業生産の推移



(出所) 中国国家統計局、Macrobond より筆者作成。

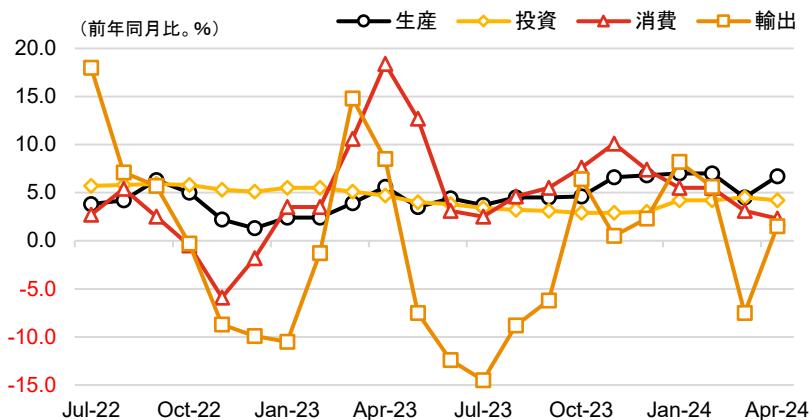
図表 2 鉱工業生産(分野別)の推移



(出所) 中国国家統計局、Macrobond より筆者作成。

分野(製造業、鉱業、エネルギー関連)別にみると、2024 年 1-4 月において製造業は前年同期比 +6.9% となり(図表 2)、この中でもハイテク関連は政府当局による産業振興政策の恩恵を受けて同 +8.4% と高水準で推移している。品目別にみると、集積回路(同 +37.2%) やスマートフォン(同 +14.1%) が高水準の伸びを続けている。加えて、自動車(同 +7.7%) のなかでも新エネルギー車(同 +33.2%) や太陽光パネル(同 +18.2%) などが堅調に推移している。このように、足元では欧米諸国から中国国内での過剰生産が指摘されているクリーンエネルギー関連の品目が高水準の伸びを続けており、鉱工業生産全体の伸びをみても、社会消費小売総額および輸出と比較して相対的に高い水準で推移している(図表 3)。

図表 3 生産・消費・輸出の前年同月比伸び率の比較推移



(出所) 中国国家統計局、Macrobond より筆者作成。

<sup>3</sup> 中国における根強い鉱工業生産の動きと、それに伴う経済への影響については、PwC Intelligence のレポート「根強いデフレ圧力に向き合う中国経済」(<https://www.pwc.com/jp/ja/services/consulting/intelligence/monthly-economist-report/monthly-economist-report202402.html>)、「投資と生産に牽引されるが、持続性に不安が残る中国経済」

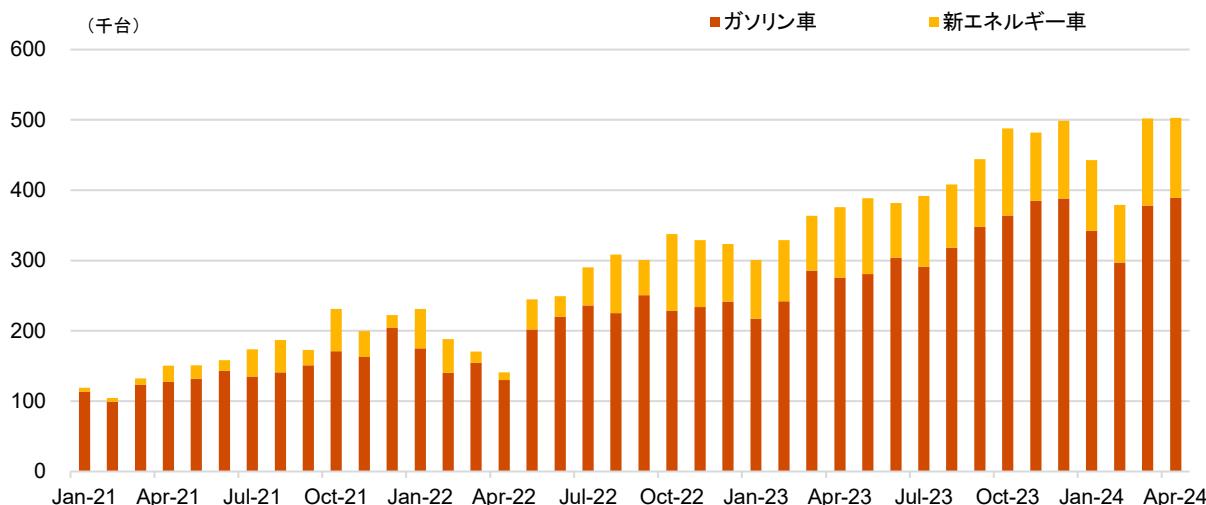
(<https://www.pwc.com/jp/ja/services/consulting/intelligence/monthly-economist-report/monthly-economist-report202404.html>)を参照のこと。

## 足元で高水準の伸びを続いている中国の自動車輸出

こうした中国マクロ環境を踏まえつつ、中国 EV 市場の動向についてみると、EV 市場はガソリン車と比較しても参入障壁が低い。中国には EV の心臓部であり、車両の生産コストの 3~4 割を占めるバッテリーの調達網が充実していることもあり、100 社超の企業が市場に参入し乱立している。先述の中国政府当局が標榜する「新質生産力」の強化に向けて、EV 産業も含めた高付加価値産業の育成を目指しており、中国各地の地方政府も新たな雇用創出につながる機会として、EV メーカーの育成を進めている。もっとも、参入企業各社の生産能力は需要を大きく上回っており、工場稼働率は 5 割程度まで落ち込んでいるとも指摘されているなか、今後企業各社はさらなる値下げを余儀なくされ、企業各社を取り巻く収益環境は厳しさを増すものとみられている。

長引く不動産不況に加え、雇用不安もあり個人消費は勢いに乏しく、中国国内の自動車需要は盛り上がりに欠けるなか、厳しい価格競争に直面する参入企業各社は欧米や周辺のアジア諸国向けの輸出に活路を見出している。中国の自動車輸出台数は 2021 年以降急速に増加しており、2023 年通算の自動車輸出台数は前年比 +57.9% の 491 万台となった(図表 4)。2020 年(99.5 万台)頃までは新興国向けのガソリン車を主体として年間 100 万台規模の輸出台数で推移していたが、中国は新エネルギー車の分野において他国に先駆けて事業化を進めており、近年は環境規制を強化している欧米ほか先進諸国向けも増えている。こうして中国の自動車輸出台数は足元 3 年間で約 5 倍に拡大し、2023 年にはついに日本(2023 年:417 万台)を抜いて世界最大の自動車輸出国となった。2024 年 1~4 月には前年同期比 +33.4% の 182 万台となり、このうち新エネルギー車<sup>4</sup>は 42 万台(同 +20.8%)が輸出されている。

図表 4 中国自動車輸出台数(車種別)の推移



(出所)中国汽車工業協会より筆者作成。

<sup>4</sup> 電気自動車(EV)、プラグインハイブリッド車(PHV)、燃料電池車(FCV)の 3 車種を示す。ハイブリッド車(HV)は含まれない。

## 制裁関税の実施に向けた米国の動き—“スマールヤード・ハイフェンス”戦略

こうしたなか、米国政府は 5 月 14 日、中国からの輸入品のうち 180 億米ドル相当の品目に対する関税を引き上げると発表した。対象の品目は、電気自動車(EV) やリチウムイオン電池、太陽光パネルなど新エネルギー関連のほか、鉄鋼やアルミニウム、半導体となっており、中国に対して技術移転や知的財産、技術革新に関して米国の産業や労働者に脅威を及ぼすような不公正な貿易慣行の撤廃を促すことを目的としている。品目ごとに具体的な輸入関税率をみると(図表 5)、中国製の電気自動車(EV)に対しては現行の 25% の 4 倍に相当する 100% の輸入関税が課される。この他、太陽光パネルに対しては現行の 25% の 2 倍に相当する 50%、EV 用リチウムイオン電池や鉄鋼およびアルミニウムは現行の最大 7.5% の 3 倍超に相当する 25%、医療用製品(注射器・注射針、マスク等)の輸入関税も 25% に引き上げられる。これらの品目は今年 8 月 1 日より輸入関税率が引き上げられる予定である。米国は 2024 年 4 月のイエレン米財務長官の訪中で、「中国の過剰生産能力が世界経済に与える影響に対する懸念が高まっている」と指摘し、中国に対してダンピング(不当廉売)批判を重ねてきていたが、不公正な取引慣行に対する制裁措置を定めた米国の国内法である「通商法 301 条」に基づく措置として一步踏み出した。

図表 5 米国の輸入関税引き上げの対象となる主要品目

品目	輸入関税率		時期
	現行	引き上げ後	
EV	25%	100%	2024 年
リチウムイオン電池(EV 用)	7.5%	25%	2024 年
重要鉱物	0%	25%	2024 年
電池部品	7.5%	25%	2024 年
太陽光パネル	25%	50%	2024 年
リチウムイオン電池(非 EV 用)	7.5%	25%	2026 年
天然黒鉛、永久磁石	0%	25%	2026 年
鉄鋼およびアルミニウム	0~7.5%	25%	2024 年
半導体	25%	50%	2025 年
注射器・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

(出所) The White House より筆者作成。

加えて、半導体に対する輸入関税は 2025 年 1 月から現行の 25% の 2 倍に相当する 50% となるほか、リチウムイオン電池の生産に不可欠の天然黒鉛も 2026 年 1 月から現行の 0% から 25% に引き上げられる予定。EV 向けリチウムイオン電池は世界シェアの約 6 割を中国が押さえているほか、黒鉛は供給全体の約 7 割を中国に依存していることから、企業各社が中国以外の代替調達先の確保が容易でないことを踏まえ、関税引き上げの発動まで一定の猶予期間を設けている。

ここで、上述の対中制裁関税が実行された際の影響をみると、今回の関税率引き上げの対象となる中国製品の総額(180 億ドル)は米国による中国からの輸入総額の 4%(2023 年)で、米国の輸入総額、中国の輸出総額(2023 年:3.4 兆米ドル)の約 0.5% に止まる。トランプ前政権が 3,000 億ドル相当の中国製品に制裁関税を課したことと比較しても、現時点でみる限り、かなり限定的な水準とみられる。特に輸入関税が現行の 4 倍と大幅に引き上げられる予定の EV についてみれば、すでに現行 25% と高率の輸入関税が適用されている影響もあり、米国において中国製 EV の輸入実績は少なく(2023 年における EV 輸入台数 14 万台のうち中国製は 7,000 台)、米国ではほとんど流通していない。また、中国製鉄鋼の輸入も少量であるにもかかわらず、不公正貿易とみなす相手国への一方的な制裁を認めた米通商法 301 条に基づく輸入関税引き上げ実施に踏み切るのは、特定の産業分野に絞った「スマールヤード・ハイフェンス」(小さい庭に高いフェンス)戦略の下で自国産業を保護しつつ、今年 11 月の大統領選挙を見据えた政治色の強い動きとも考えられる。実際、米国内で対中強硬論が強まっているなか、バイデン大統領が支持獲得に注力しているミシガン州やペンシルベニア州などの激戦州には自動車や鉄鋼産業が立地しており、選挙戦を睨んだ政治的な配慮があると指摘する声も聞かれている。

また、カナダも、米国が中国製 EV に対する大幅な関税引き上げを発表したことを受け、関税引き上げの必要性を検討している旨を明らかにしている(カナダによる中国製 EV に対する輸入関税率は約 6%)。さらに、バイデン政権は、中国自動車メーカーがメキシコに構える生産拠点から米国への輸出を計画する動きを警戒しているなど、北米の周辺諸国においても、中国の過剰生産に起因する安値での製品の市場流入や、各地での現地生産化に向けた動向が注目されている。

## 中国製 EV に警戒感を抱きつつも、足並みは揃わない欧州の動き

また、EUにおいても、域内で急速にプレゼンスを高める中国製 EV に対する警戒感が高まっている。EU の EV 市場においては中国製 EV が全体の約 2 割を占め、これを中国で現地生産する EU メーカーと中国地場メーカーが半々で割り振っている。こうしたなか、欧州委員会は 2023 年 10 月、中国政府が中国製 EV に対する巨額の補助金により欧州向け輸出を支援している可能性について調査を開始している(調査期間は 13 か月以内)。EU は EU 域外で生産された EV に対して現行 10% の輸入関税を課しているが、EU 域内産業が損害を被っていることが証明された場合、EU 域内で販売される中国製 EV に相殺関税が課される可能性もある。6月初頭には欧州委員長の改選が予定されているが、それに先立ち、調査の暫定結果と追加関税を課すかどうかを 6 月上旬までに中国側に通知する予定であり、動向が注目される。

この他にも、欧州委員会は、再生可能エネルギーの分野で中国製製品への依存度が高まる 것을防ぐため、2024 年 4 月より中国の太陽光発電関連企業や風力発電タービン企業に対する調査も開始している。また、中国が自国の公共調達から EU の医療機器メーカーを締め出している疑いがあるとして調査を開始している(調査期間は 9 か月。正当な理由があれば 5 か月延長可能)。

このように、EU のなかでも中国の過剰生産に起因した安値の輸入品が域内市場に流入することに対して警戒感が高まっている一方で、EU 各国や企業の動きをみると、中国に対する制裁関税へのスタンスは異なる。フランス政府は 2023 年 9 月に EV の購入補助制度を見直し、中国製 EV を補助の対象外とした。もっとも、中国事業を展開している仏自動車メーカーは中国との関係悪化に対する懸念を示し、欧州委員会が指示する対中報復関税に対して慎重なスタンスを示している。実際、EU 系の自動車メーカーは自社の中国現地工場で生産した EV を EU に輸出しているほか、部品調達の面でも中国の部品サプライヤーに少なからず依存している。このため、EU から対中制裁関税を発動することにより、中国から供給される原材料や部品の価格が引き上げられたり、供給量を削減されたりといった事態も想定される。中国依存の高いドイツ政府や独自動車メーカーからは、保護主義的な報復措置が重ねられる結果、さらなる貿易摩擦につながると中国での事業にマイナスの影響が及びかねないだけに、無用な貿易摩擦を煽ることなく、競争により強くなるべきとの指摘も聞かれている。さらには、米国が中国製 EV に対する制裁関税を引き上げることにより、中国製品が EU や周辺諸国に流入する可能性を懸念する声も増えている。このように、EU のなかでは対中制裁関税の打ち出しに対して慎重な姿勢を示す向きも少なくなく、EU 全体として必ずしも足並みが揃っていない様子がうかがえる。

## タイほか ASEAN 市場でも拡大する中国製 EV の動き

これまで欧米諸国における足元の動きをみてきたが、中国の近隣に位置する ASEAN 諸国での動向も整理しておこう。ASEANにおいて中国製 EV が最も多く流通しているのはタイである。タイ国内の EV 販売台数は 2022 年には 1 万台弱であったが、2023 年には前年比約 8 倍となる 7.6 万台と急拡大した。タイ自動車市場に占める EV のシェアは 2022 年の約 1% から一気に 10% に拡大したほか、EV が乗用車販売台数全体の約 4 分の 1 となり、そのうち 8 割強を中国製が占めている。

タイ国内では 2023 年後半から外資系自動車メーカー数社が EV の生産を開始したばかりであり、市場で流通しているのは中国ほか海外諸国から輸入された EV が大半を占めている。タイ国内に中国製 EV が増えている背景としては、ASEAN と中国間の自由貿易協定(ACFTA)の下で中国製 EV に対してゼロ関税が適用されていることがある。加えて、タイ政府は、2030 年にタイ国内での自動車総生産台数のうち 30% を新エネルギー車(ハイブリッド車を含む)にすることを目指す「30@30」政策を掲げている。その中で、2024 年または 2025 年にタイ国内で EV の現地生産を開始することを条件に、海外諸国から輸入される EV に対して補助金の付与や免税措置などを打ち出し、積極的な投資誘致活動を展開している。2024 年中にゼロ関税でタイ国内に EV を輸入した場合、販売台数の 2 倍を 2026 年中にタイで国内生産することがゼロ関税の恩恵を受けるための条件となっているが、もし 2026 年中に生産開始できず、2027 年以降に生産開始がずれ込んだ場合、2024 年の 3 倍を生産しなければならなくなる。こうした進出奨励策の下で、中国企業は将来のタイ国内での生産拠点の設置を見据えつつ、2022 年以降はタイ向けの EV 輸出を積極的に進めてきている。

タイはすでに国内販売台数の 2 倍以上の自動車を生産しており、ASEAN 最大の自動車輸出拠点となっている。今後はガソリン車のみならず、EV においても ASEAN を代表する輸出生産拠点としてのプレゼンスを確立し、ASEAN 域内のほか、オーストラリアなどその他の国・地域への輸出も展望している。こうした状況下、中国自動車メーカーは 2023 年の EV 輸出実績を基に今年以降タイでの現地生産を開始することになるが、上述のとおり、生産開始のタイミングが遅れるに従い、生産台数に対する要請が高まるだけに、速いペースで部品の現地調達体制を整備する必要がある。ただし、ここで自由貿易協定(ACFTA)の枠組を活用するためには、現地付加価値率 40% の基準をクリアする必要がある。この場合、車両の生産コストの 3~4 割を占めるバッテリーの現地生産も含めた生産体制の整備が必須となるが、これがクリアできない場合、タイ国内で生産された EV はタイ国内で販売せざるを得なくなる。このように今後数年は、タイ国内の EV 市場を取り巻く環境が大きな変化を余儀なくされるとみられ、今後の動向には十分注意しておく必要があろう。

さらに、この他の ASEAN 各国の動向をみると、タイと同様、自動車の輸出生産拠点となることを目指しているインドネシアでは複数の中国自動車メーカーが生産拠点の開設を検討しているほか、2024 年中にシンガポールやベトナム、ミャンマー、インドなど ASEAN 各国に販売拠点の立ち上げを進める中国自動車メーカーの動きも顕在化してきている。現時点でもみる限り、ASEAN 域内での中国製 EV の販売台数は多くないが、欧米諸国との貿易摩擦が深刻化する可能性もあるなか、今後はタイやインドネシアなど ASEAN 各国に向けた EV 輸出の増加も見込まれるだけに、ASEAN 各地での現地生産の可能性も見据えつつ、市場の先行きを注視していく必要があろう。

## 欧米諸国に対して報復措置を打ち出す中国—現状は抑制的な対応ながら、今後の動向は要注目

一方で、中国政府当局は、これまでみてきた欧米からの指摘には根拠がないとしており、米国の「通商法 301 条」に基づく制裁措置が世界貿易機関(WTO)のルールに違反するものであると批判しつつ、「自国の権益を守るために断固とした措置を探る」と発表している。欧米諸国からは中国の過剰生産の問題が指摘されているが、中国政府当局としては EV ほか新エネ関連製品の分野において過剰生産が生じていることを認めていない。こうしたなか、中国政府当局は米国に対して追加関税の即時撤廃を要求するなど、報復に向けた具体的な動きを見せ始めている。

2024 年 4 月には、全人代常務委員会が、中国の輸出入品に課す関税を規定する「関税法」を可決した。貿易相手国が両国間の条約や貿易協定に違反し、中国からの輸出品に対して関税引き上げや輸出制限を設け、これが中国の貿易慣行に影響があると判断した場合、相手国からの輸入品に対して報復関税などの措置を取ることができる権利を定めたものである。課税の範囲や税率、期限は政府の関税に関する委員会で個別に決めることとしており、12 月 1 日に施行する。

加えて、中国商務部は 5 月 19 日、米国や EU、日本、台湾で生産された化学樹脂が不当に安値で中国に流入している疑いがあるとして、これら国・地域から輸入する一部化学製品に対する反ダンピング(不当廉売)調査を開始したと発表した。調査対象は自動車部品や家電、電子機器などに幅広く用いられるプラスチック製品(ポリアセタール樹脂)で、調査期間は 2025 年 5 月 19 日までの 1 年としている(必要に応じて 6 か月延長可能)。

さらに、中国政府当局が大型エンジンを搭載する輸入車に対する関税率を現行の 15% から最大 25% に引き上げる可能性も囁かれている。先述のとおり、EU は中国による EV 補助金が同国の自動車メーカーに不当な利益をもたらしているとして調査を進めており、調査の暫定結果と追加関税を課すかどうかを 6 月上旬までに中国側に通知する予定である。この他にも、中国は今年 1 月に EU からのブランデーの輸入に対する反ダンピング調査をすでに開始しているほか、EU からの豚肉輸入に対する反ダンピング(不当廉売)調査を開始する計画が検討されているとも伝えられている。中国製 EV に対する輸入関税率引き上げを発表した米国に追随しないよう、中国政府当局として EU を牽制している様子がうかがえる。

## 今後の展望

本稿では、欧米諸国が中国製 EV や太陽光パネルなどの品目に対して輸入関税率引き上げの措置を模索するなど、保護主義的な動きが顕在化しているなか、中国製 EV の輸入を取り巻く欧米や ASEAN 各国の対応からうかがえる今後の展望について論じてきた。現時点でのみる限り、米国が打ち出した対中制裁関税は、今年 11 月に大統領選挙を控えるなかで政治的な色合いをもった対中強硬的な姿勢によるものであることがうかがえる。ただし、制裁関税の対象となる品目および規模は限定的であり、あくまで“スマールヤード・ハイフェンス”戦略の下で局所的な影響に止まる見込み。また、EU においても、中国の過剰生産の問題が EU 市場に及ぼす影響に対する警戒感が高まっている一方、中国依存度次第で各国の対中制裁関税へのスタンスは異なる。対中制裁関税の打ち出しには慎重な姿勢を示す向きも少なくなく、EU 全体としては必ずしも足並みが揃っていない様子がうかがえる。一方で、中国からも、米国による中国製 EV ほか中国製品の輸入関税率引き上げを受けた対抗策として「関税法」の改正のほか、米国への対抗措置として特定品目に対する報復措置を示している。ただし、現時点でのみる限り、中国政府当局が打ち出している措置は抑制が効いたものであり、欧米ほか各国との貿易動向に目先大きな影響が及ぶ可能性は限定的と思われる。

ただし、米中両国は WTO の枠組みを度外視し、国際ルールから逸脱した報復合戦を繰り返している。それぞれが自国のルールを前提に措置を講じれば、相手国もそれに応じて報復措置を打ち出すことにもなり、ここでの対立がエスカレートする結果、保護主義的な貿易摩擦に陥る可能性は高まる。また、先般開催された「主要 7 力国(G7)財務相・中央銀行総裁会議」においても、中国の過剰生産能力が貿易相手国の経済を損ねているとされ、G7 が団結する必要があり、G7 全体として中国に報復的な措置を打ち出す可能性も示唆されている。ここで自由貿易が阻害されれば、世界経済全体にとって大きな損失ともなるだけに、今後の動向には注意しておく必要があろう。

また、ここで EV 市場の動向を整理してみると、先述のとおり、中国政府は新エネ関連製品において過剰生産の問題を認めていない。世界的にみても市場拡大が期待される EV や太陽光パネルなど新エネルギー関連の分野においては、中国政府当局は引き続き生産能力を確保し、高い供給能力を維持する方向にあると考えられる。今後欧米向けの EV 輸出が抑制される状況になったとしても、中国国内で生産意欲が減退することにはならないであろう。欧米諸国が対中制裁関税を課し保護主義的な方向に舵を切ったとしても、中国製 EV はアジアなど欧米諸国以外で需要を見出すであろうし、迂回輸出なども含めて先進諸国市場にも流入するとみられる。さらには、これまで中国では EV 生産において原材料の調達から最終製品の販売まで可能なサプライチェーンを構築しており、高いコスト競争力を獲得していることから、欧米ほか先進諸国が中国を完全に代替するのは容易でないと思われる。すなわち、今後も当面は中国製 EV が相対的に高い輸出競争力をもって周辺のアジア諸国をはじめとする市場に流通していくものと考えられる。ただし、タイの事例でみたとおり、将来的には輸出生産拠点の立ち上げといった動きも出てくることから、各地の需要動向を踏まえつつ、EV の製販両面からみた企業各社の動きには注目しておく必要がある。今後については、上述のように関係各国の間で国際ルールから逸脱した報復合戦が続いた場合、EV に限らず、その他の「新三様」(太陽光パネル、リチウムイオン電池)や半導体、鉄鋼といった各分野でも保護主義的な動きが顕在化する可能性もあるだけに、欧米や ASEAN 各国政府が打ち出す政策動向を見極めつつ、中国を取り巻く貿易動向を丁寧に確認していく必要があろう。

## 菌田 直孝

シニアエコノミスト

PwC Intelligence  
PwC コンサルティング合同会社

PwC Intelligence 統合知を提供するシンクタンク

<https://www.pwc.com/jp/ja/services/consulting/intelligence.html>

## PwC コンサルティング合同会社

〒100-0004 東京都千代田区大手町 1-2-1 Otemachi One タワー Tel:03-6257-0700

©2024 PwC Consulting LLC. All rights reserved. PwC refers to the PwC network member firms and/or their specified subsidiaries in Japan, and may sometimes refer to the PwC network. Each of such firms and subsidiaries is a separate legal entity. Please see [www.pwc.com/structure](http://www.pwc.com/structure) for further details. This content is for general information purposes only, and should not be used as a substitute for consultation with professional advisors.