

産業・政策調査

主要国・地域にみる中国産EVの現状と輸入制限措置が及ぼす影響

アナリスト 峰 英輔

MINE-E@marubeni.com

- **EV 貿易動向**：世界のEV*需要は加速度的に増加しており、2023年の世界全体でのEV販売台数は2020年のおよそ5倍に達した。その中で世界のEV輸出額は2023年には総額で約1,506億ドルに及んでいる。国別では、ドイツの輸出額は約401億ドル（輸出台数82万台）で最も多く、中国が約341億ドル（155万台）、日本は約76億ドル（23万台）、米国は約73億ドル（13万台）、フランスは約30億ドル（12万台）、と続いている。
（*本稿ではBEVのみを指し、対象車種は乗用車とする。）
- **中国産EVに対する輸入制限措置**：米国は、世界貿易機構（WTO）加盟国ほか正常な関係にある国からの一般的な乗用EV輸入に対しては原則2.5%の関税を課しているが、不正な貿易慣行などを理由として中国産EVに対しては制裁関税としてこれまで25%を課しており、今後これを今後100%に引き上げると発表している。トルコも通常10%の関税を既に40%に引き上げている。ただし、中国からこれらの国に向けたEV輸出は中国のEV輸出全体から見て限定的。これらに対して、中国EV輸出先として全体の4割前後を占める欧州連合（EU）の追加関税措置は中国のEV輸出に対し影響が大きいと考えられる。
- **今後の留意点**：2023年に中国からEUに輸出されたEV（乗用車）は50万台弱で2023年に欧州で販売されたEV約150万台の約3割程度に相当。EUが中国産EVに追加関税措置を課することで中国産EVの域内販売価格が上昇すれば、これまでの急速なEV販売台数の増加は鈍化、気候変動対策としてのEV転換が遅れる可能性がある。また、中国に工場を持つ欧州企業も追加関税の影響を受けるため、域内からは反発も見られる。欧米の追加関税などの輸入制限措置を受け、それらを回避する目的から中国のEVメーカーは海外で工場を建設する意欲を見せるが、インドが経済安全保障上の理由から中国大手BYDによる工場建設を認めなかった事例もあり、計画通りに進むかは不透明。また、今後どの地域がEUの代替市場となるかにも注目が集まる。

国際エネルギー機関（IEA）によると、2023年のバッテリー式電気自動車（BEV）とプラグインハイブリッド自動車（PHEV）、燃料電池自動車（FCEV）の合計累計登録台数は約4,000万台に及び、現行の政策およびその延長線上にある政策目標に基づく公表政策シナリオ（STEPS）では2035年には4億8,000万台に達すると予測されている。このように市場が順調に拡大すると見通されている中、一部の国・地域では不公平な貿易慣行などを背景に中国産EVに対する輸入規制を強化する動きが出てきている。本稿では、中国産EVに対する輸入制限措置が及ぼす影響について考察する。

1. EV 貿易動向

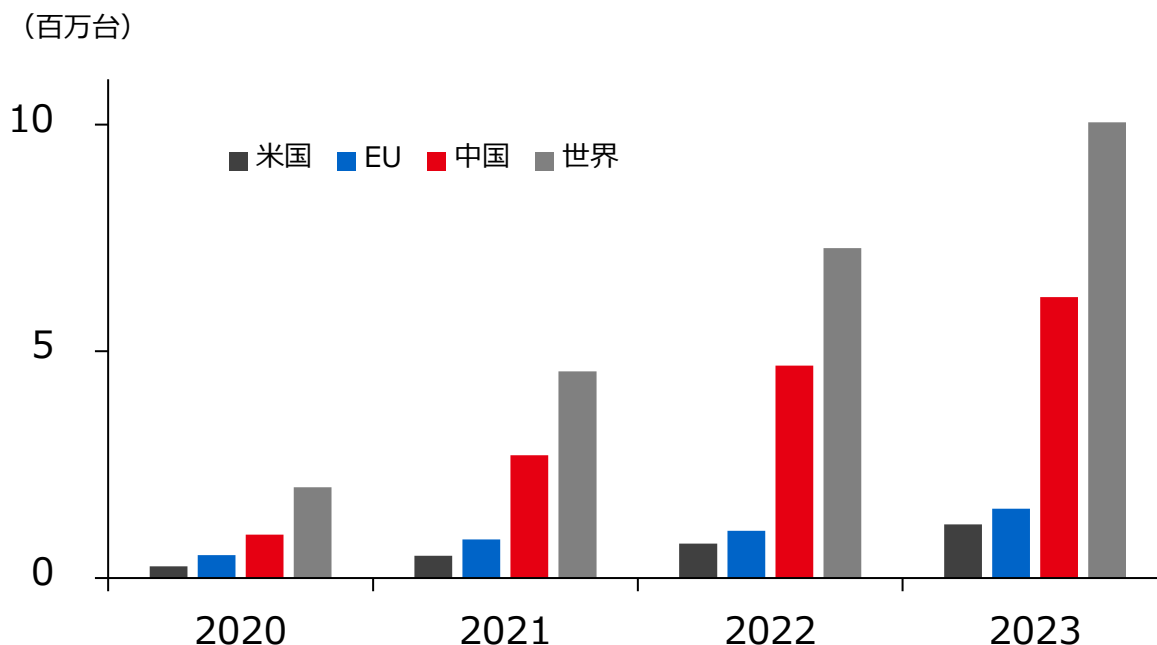
（1）EV 販売の動向

マークライنزによると、2023年の世界全体でのEV販売台数は約1,005万台で2020年の約200万台から大幅に増加している。2023年における国・地域別の内訳は米国が約120万台・約12%、欧州連合（EU）¹が約150万台・約15%、中国が約620万台・約62%で、世界の販売台数の約89%

¹ 加盟している27か国中、データがないキプロス、ラトビア、リトアニア、マルタを除く。

がこの3か国・地域に集中している。2020年から2023年までの成長は年平均で世界全体で+71%、米国で+66%、EUで+44%、中国で+86%とその拡大スピードが非常に速いことが分かる。(図表1)

図表1：EVの販売台数



(出所) マークラインズより丸紅経済研究所作成

(2) EV輸出の動向

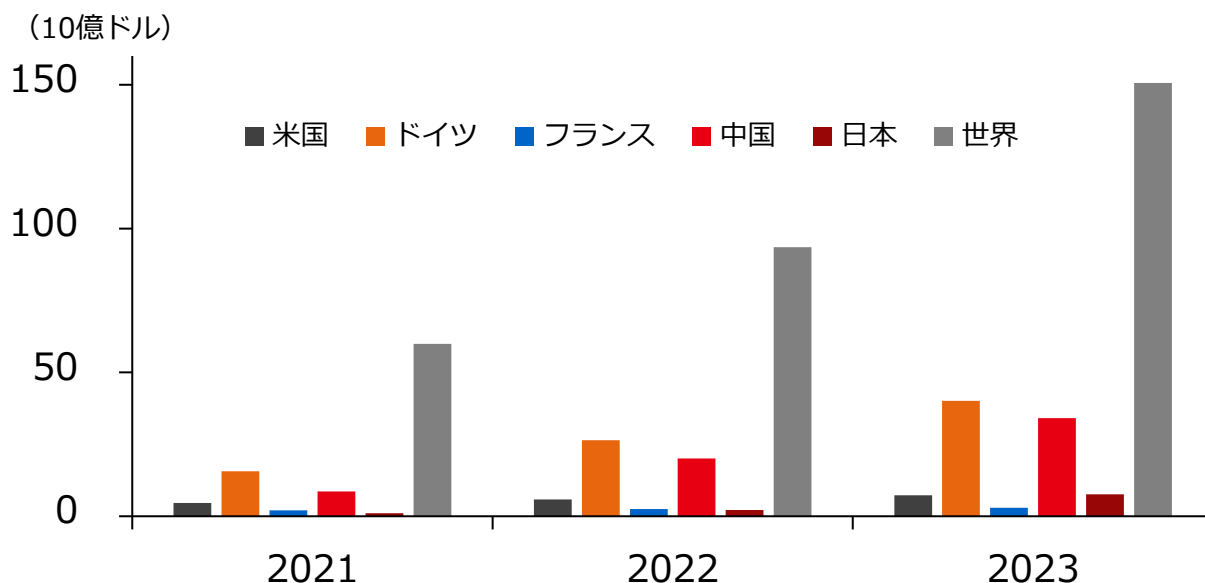
国際貿易センター（ITC）によると世界のEV輸出額は総額で約1,506億ドルに及ぶ。国別に輸出額と輸出台数²を見ると、ドイツは約401億ドルで82万台、中国は約341億ドルで155万台、日本は約76億ドルで23万台、米国は約73億ドルで13万台、フランスは約30億ドルで12万台となっている。輸出額、台数ともに多いドイツと中国を比較すると、輸出額では中国はドイツを下回っている一方で、輸出台数では中国がドイツを大きく上回り2倍に迫る勢いである。このことから、中国は他の輸出国と比較して安価なEVを生産し大量に輸出していることが確認できる(図表2)

内燃機関車（ICE車）を含めた自動車全体の輸出では、5か国の輸出金額は世界の47.3%を占めているが、EVに限ると5か国は世界輸出の61.2%まで高まる。米国とフランス、日本はEVに限るとシェアが下がっている一方で、ドイツと中国はシェアを拡大させている。(図表3)

米国に関しては輸出額が他の輸出国より小さくなっている。ただし、EV大手の米テスラが中国とドイツに大規模な工場を構えており、米企業で見ればEV輸出市場で大きな存在感を示している。また、2022年に成立したインフレ抑制法（IRA）においてEV税額控除の対象となる車種の条件の一つとして北米での最終組み立てがあり、米国内で販売されるEVの北米製造比率が他国・地域より高く、いわゆる「地産地消」の状態にあると考えられる。1台あたりの輸出額が5か国で最も高いことの要因としては、テスラなど高級EVの輸出が多いことが挙げられる。

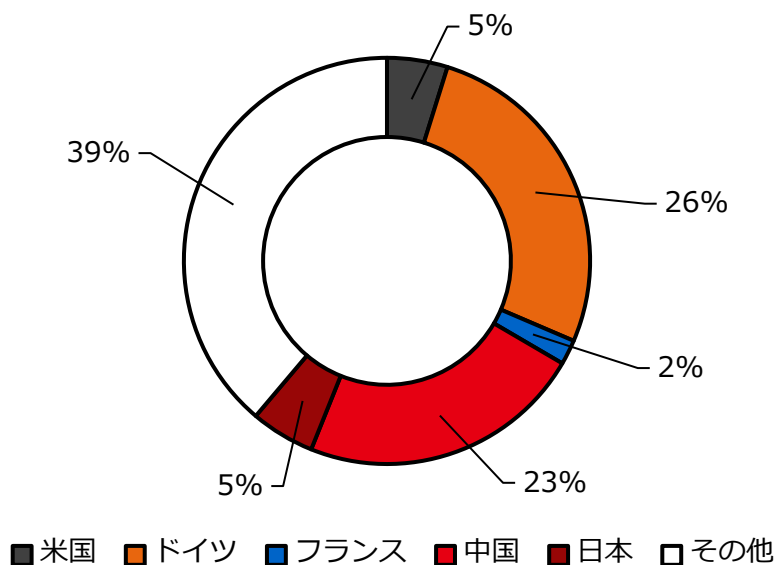
² 輸出台数の出典は国連商品貿易統計データベース（UN Comtrade）

図表 2 : EV 輸出額の比較



(出所) ITC より丸紅経済研究所作成

図表 3 : EV 輸出額の国別シェア

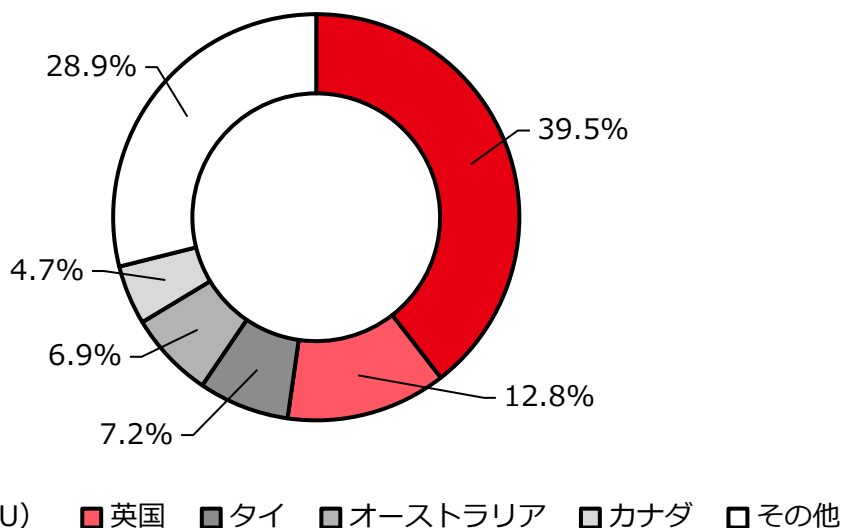


(出所) ITC より丸紅経済研究所作成

2. 中国産 EV の主要国・地域への輸出動向

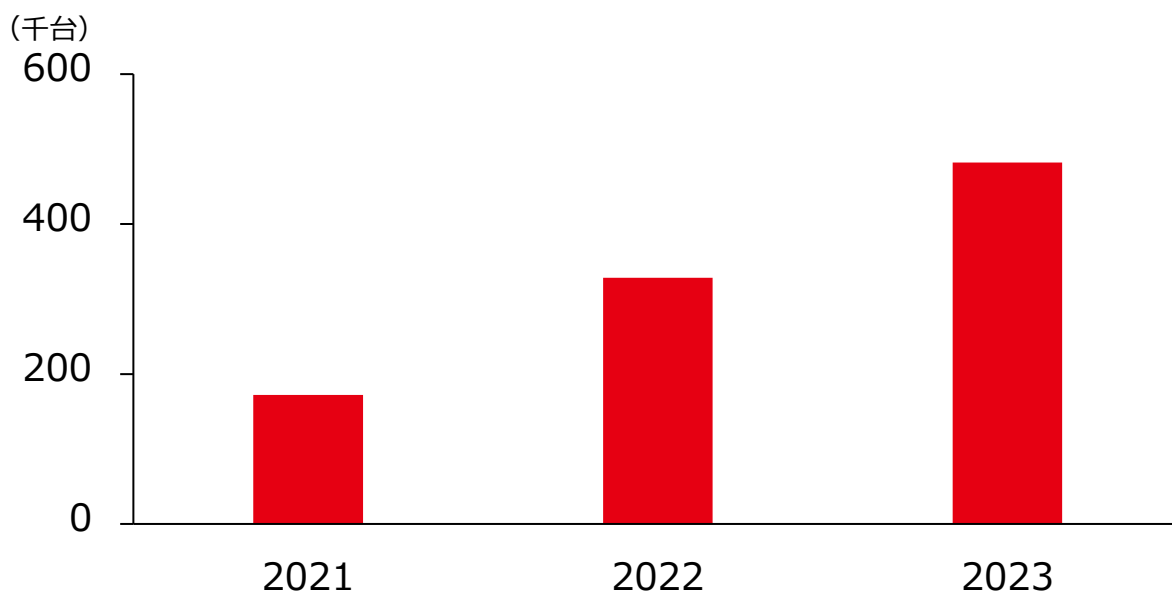
中国産 EV はどの国・地域へ輸出されているのかについて UN Comtrade の 2023 年のデータをもとに見る。輸出額では EU 向けが最大で約 134.4 億ドル、それに英国 (約 43.5 億ドル)、タイ (約 24.7 億ドル) が続く。米国は 15 番目で約 3.3 億ドル、日本は 16 番目で約 3.3 億ドルとなっており、EU+英国が全体の 5 割以上を占め、欧州が主な輸出先であることが分かる。(図表 4) 輸出台数を見ると EU 向けは 2023 年には約 48.2 万台に及び、2021 年の約 17.2 万台、2022 年の約 32.8 万台と比較すると中国産 EV の輸出台数は増え続けていることが分かる。(図表 5)

図表4：中国産EVの主な輸出先シェア（輸出額ベース）



(出所) UN Comtrad より丸紅経済研究所作成

図表5 中国産EVのEUへの輸出台数



(出所) UN Comtrade より丸紅経済研究所作成

3. 中国産EVに対する輸入制限措置

(1) 米国・トルコ・カナダの動き

国別のEV輸出台数で中国が世界最大のシェアを占める中、不公正な貿易慣行による安価な中国製品の大量流入や自国の雇用の喪失を防ぐことなどを理由とした中国産EVに対する輸入制限措置が増加している。米国は2018年1月から通商法301条に基づき中国産自動車に対し25%の制裁関税（中国以外は2.5%）を課してきたが、今年5月バイデン大統領が同関税率を100%に引き上げることを発表。これを受けカナダも米国と同等かそれ以上の追加関税を検討しているとされる。また、ト

トルコは通常は輸入関税率が 10%のところ、2023 年 3 月に中国産 EV に対して 40%に引き上げている。ただし中国の EV 輸出全体から見て、米国は約 1.9%、トルコは同 0.6%とシェアが低く、中国産 EV 輸出への影響は限定的であるとみられている。(図表 6)

(2) EU の動き

中国にとって最大の輸出先である EU は、中国内の EV メーカーが政府から不公正な補助金を享受し、EU の EV メーカーに経済的損失を与えているとし、7 月 5 日から最大で 47.6%の関税を暫定的に課している。前述の通り EU に輸出される中国産 EV の台数は増え続けているが、これにはテスラやフォルクスワーゲンなどの非中国ブランドも含まれており、域内市場だけでなく域内 EV メーカーにも大きな影響を及ぼすと考えられる。

図表 6 : 中国産 EV の輸入関税率

	国/地域	輸出額 (百万ドル)	基本の税率 (%)	実際/検討中の税率 (%)
1	欧州連合 (EU)	13,444	10.00	最大47.60
2	英国	4,352	10.00	10.00
3	タイ	2,465	0.00	0.00
4	オーストラリア	2,345	0.00	0.00
5	カナダ	1,613	7.00	米国並みかそれ以上
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
15	米国	333	2.50	100.00
⋮	⋮	⋮	⋮	⋮
20	トルコ	297	10.00	40.00

(出所) UN Comtrade より丸紅経済研究所作成

4. 今後の留意点

今後の留意点として、まず中国産 EV に対する輸入制限措置の拡大を受け、欧州市場での EV 転換が鈍化する恐れがある。

2023 年に中国から EU に輸出された EV (乗用車) は 50 万台弱で、これは 2023 年に EU 域内で販売された EV 約 150 万台の約 3 割程度に相当する。これまでの EU における急速な EV の販売台数の増加は中国の安価な EV が大きく寄与してきたと考えられる。今後、EU が中国産 EV に対して関税率を引き上げることで中国産 EV の価格上昇に繋がり、EV 販売台数の伸びがこれまでのペースを下回り、気候変動対策としての EV 転換が遅れる可能性がある。また、中国が輸出する EV には非中国ブランドも含まれており、中国に工場を持つ欧州企業も追加関税の影響を受けるため、域内からの反発も見られる。特に、中国への経済的な依存度が高いドイツでは自動車工業会が追加関税措置への反対を正式に表明している。これに対してフランスはさらなる大幅な関税率引き上げを求めるなど EU 内での意見の隔たりが顕著になってきている。

また、中国の EV メーカーについては、中国最大の BYD が、7 月 8 日にトルコで工場を建設することを発表した。これは事実上、EU の追加関税回避が狙いとみられている。欧米の追加関税などの輸

入制限措置を受け、中国のEVメーカーは海外での工場建設に意欲を見せるが、インドが経済安全保障上の理由からBYDによる工場建設を認めなかった事例もある。同社が現在計画しているメキシコやブラジルなど中南米への生産拠点移転が計画通り進むかに注目が必要である。また、現在最大の輸出先である欧州への輸出量が減った場合、これまでの生産能力の稼働維持を図る上でどの国・地域の市場を代替的な輸出先とするかにも注目が集まる。

丸紅経済研究所

〒100-8088 東京都千代田区大手町一丁目4番2号
<https://www.marubeni.com/jp/research/>

(免責事項)

- 本資料に示された見解は執筆者個人のものであり、当社を代表するものではありません。
- 本資料は公開情報に基づいて作成されていますが、当社はその正当性、相当性、完全性を保証するものではありません。
- 資料に従って決断した行為に起因する利害得失はその行為者自身に帰するもので、当社は何らの責任を負うものではありません。
- 本資料に掲載している内容は予告なしに変更することがあります。
- 本資料に掲載している個々の文章、写真、イラストなど（以下「情報」といいます）は、当社の著作物であり、日本の著作権法及びベルヌ条約などの国際条約により、著作権の保護を受けています。個人の私的使用及び引用など、著作権法により認められている場合を除き、本資料に掲載している情報を、著作権者に無断で複製、頒布、改変、翻訳、翻案、公衆送信、送信可能化などすることは著作権法違反となります。