

バイデン政権も自動車メーカーも抱えるジレンマ ～EV 税控除のルールを巡る応酬～

I. 多様な側面を持つインフレ低減法

経済安全保障/通商/
産業/気候変動政策が
交差する EV 税控除

最近の筆者の悩みは、自宅のアパートでも職場でも、電気自動車（Electric Vehicle：EV）の充電ステーションが埋まっているケースが多くなっていることだ。約2年前にEVを購入した頃に比べ、街中でEVを見かける頻度はぐんと上がっている。米国でのバッテリー電気自動車（BEV、ガソリンを一切使わないフル電気自動車）の販売台数は、2023年上半期に55万台超と、前年同期比47%増となり、新車市場でのシェアは7%超、2022年通年の5.6%よりも上昇している。2023年は年間販売台数が初めて100万台を超える勢いだ¹。

後押しの一要因となっているのは、昨年8月に成立したインフレ低減法（Inflation Reduction Act：IRA）により改定された、クリーン車²向け税控除プログラム（最大\$7,500、約100万円。内歳入法30D条で規定されているため、30Dとも呼ばれる）であろう。この改定により、後述の通り適用条件は厳しくなったものの、従来課せられていた各メーカー20万台までという上限が撤廃された。EVで最も販売台数が多いテスラは、2020年時点で既にこの上限に達していたが、IRAの施行により2023年から再び税控除対象となった。

しかしIRAの恩恵に預かれていないメーカーも多数ある。例えばIRA施行前まで税控除対象だった日産やマツダのBEV、トヨタ、ホンダ、三菱のプラグインハイブリッド車（ただしトヨタは2022年半ばに上限台数に達していた）は、新たに設けられた重要鉱物や電池部品の条件、そして最終組み立てが北米産という条件を満たせず、30Dの対象からは外れた。韓国メーカ

¹ [Cox Automotive](#) などから筆者試算。

² EVに加え、電気モーターとガソリンエンジンの両方を備え、かつ外部充電が可能なプラグインハイブリッド車（PHEV）、水素を燃料とする燃料電池車（FCV）を含む。

一の現代や起亜も同様だ。欧州車ではテネシー州に組立工場を持つフォルクスワーゲン（VW）は対象となっているものの、傘下のアウディブランドは対象外となり、BMW やメルセデスベンツの BEV も外されている³。

バイデン政権は 2030 年までに新車販売の半分を EV にする目標を掲げている。EV のシェアは増加しているとはいえ、あと 7 年でこの目標達成はチャレンジングだ。EV 普及のポイントの 1 つは EV モデル数を多くし、消費者により多くの選択肢を提供することであるが、IRA の設計ではモデル数が拡大しにくい。

また IRA の保護主義的な政策は米国外で強い批判を招いている。欧州ベースの専門家は「米国の IRA と中国の国家補助金は同等だ」⁴とまで言及している。同盟国などの同志国（like-minded countries）と、強靱なサプライティーンを再構築していくと訴えているバイデン政権だが、EV についてはフレンドショアリングではなく、オンショアリングの要素が強いようにみえる。

改定された 30D ではさらに、2024 年以降「懸念のある外国事業体（Foreign Entity of Concern : FEOC）」により抽出、精製、製造された重要鉱物もしくは電池部品が含まれていれば、控除対象から外されると規定されている。FEOC には中国の他にロシア、イラン、北朝鮮の政府が所有する企業などが含まれるが、詳細な定義は今後公表される事となっている。EV のサプライチェーンから地政学上の競争相手である中国（少なくとも国有企業など）を排除する意図は明確だ。

こうしてみると、IRA は大規模な気候変動政策や産業政策という位置づけだけではなく、米国の経済安全保障や通商政策も示す多面性を持った法律といえる。本レポートでは EV 税控除に関するパブリックコメントや EV サプライチェーンを巡る最近の議会動向などを基に、バイデン政権や米国企業が直面する経済安全保障や気候変動政策を巡るジレンマにフォーカスを当ててみたい。

³ 税控除プログラムの対象車種については、米エネルギー省エネルギー効率・再エネ局の[公式ページ](#)を参照（本レポートは 2023 年 8 月 17 日付参照）。対象外となった理由として、税控除対象の上限価格を上回っているという可能性もある。

⁴ ワシントン国際通商協会（WITA）が主催した[ウェビナー](#)での発言。

IRA の 30D 規則は不明確な部分が多い

IRA は成立から既に一年が経過したが、詳細規定は未だに固まっていない部分がある。30D 改定についてはこれまで、主管省庁である財務省と傘下の内歳入庁（Internal Revenue Service：IRS）が、ガイダンスや予備的見解（白書）を公表したり、業界関係者との[ラウンドテーブル](#)や 2 回のパブリックコメント（パブコメ）を実施している。このうち、2 回目のパブコメは、規則案を公表し、先行して発効させたいうえで、最終規則に向けた作業を行っている最中である（図表 1）。

図表 1：30D 規則を巡る動き

日付	動き
2022/8/16	IRA 成立、翌日より北米最終組み立て要件が発効（韓国車、欧州車の多くが 30D 適用外に）
10/11	30D 規則に関するパブコメ実施(11/4 まで)
12/12	財務省/IRS が自動車メーカーや販売者向けのガイダンスを公表
12/29	財務省が重要鉱物、電池部品の要件に関する予備的見解（白書）を公表
2023/1/1	旧ルールの 20 万台の上限が撤廃（テスラ車、ゼネラル・モーター車が再度 30D 対象に）
2/3	30D における車両分類を変更(一部小型 SUV の分類が乗用車から商用車に変更)
3/28	日米が重要鉱物協定に署名
3/31	30D 規則案を公表(正式な公示は 4/17)
4/17	重要鉱物、電池部品要件発効（BMW 車、日産リーフなどが 30D 対象外に）。同規則案に対するパブコメ開始（6/16 まで）

出所：米財務省、連邦官報などをもとにワシントン事務所作成

30D の詳細な内容については割愛するが⁵、税控除要件はクリーン車の最終組み立てが北米地域（米国、カナダ、メキシコ）で行われていることが大前提にあり、それに加え①重要鉱物、②電池部品の 2 つに分かれている。①の要件は、バッテリーに含まれる重要鉱物が北米もしくは米国と発効済みの自由貿易協定（Free Trade Agreement：FTA）を有している国（以降、FTA 発効国）⁶で採掘、精製、またはリサイクルされたもので

⁵ 30D の詳細については、図表 1 のそれぞれのリンクページの他、経済産業省作成資料（[諸外国における投資促進政策の状況](#)、令和 5 年 8 月 4 日、p.24）、日本貿易振興機構の[記事](#)を参照。

⁶ 現在米国と FTA が発効している国は、豪州、バーレーン、カナダ、チリ、コロンビア、コスタリカ、ドミニカ共和国、エルサルバドル、グアテマラ、ホンジュラス、イスラエル、ヨルダン、韓国、メキシコ、モロッコ、ニカラグア、オマーン、パナマ、ペルー、シンガポールの 20 カ国。これに加え後述の通り、30D では FTA として認定される重要鉱物協定（Critical Minerals Agreement：CMA）を日本と締結している。

IRA 強化派と緩和派

あること⁷。②は電極やセパレーター、電解質など電力を貯蔵、放出に関連する電池部品が、北米地域で製造または組み立てられている必要がある⁸。それぞれの要件で\$3,750の税控除が可能となり、合計で\$7,500となる。

30DはEVという新しい技術や製造過程を対象にした税控除プログラムであり、かつ複雑な供給網が関連するため、規制案のさらなる明確化を求める声と共に、規制の強化と緩和を要求する意見が共に多数上がっている。

例えば重要鉱物要件においては、採掘、精製、リサイクルの何れかの工程において、50%以上の付加価値が、北米もしくはFTA発効国で発生していれば要件を満たした重要鉱物と看做される、所謂「50%ルール」が適用される。例えば正極材に使われる\$100分のニッケルが、採掘工程で\$50、精製工程で\$50の付加価値がつけられるとして、このうち精製工程の\$25だけ、北米もしくはFTA発効国で行われれば、このニッケルは北米もしくはFTA発効国原産と認定される。2023年は全体で40%を満たせばいいので、重要鉱物のうち実際に北米もしくはFTA発効国で発生した付加価値はかなり低い割合になる可能性がある。

さらに、自動車メーカーは同モデル、同ラインであれば、一定期間の購買実績を平準化することができる。例えば年前半は上記の原産地規則を満たしていなくても、年後半で補填することも可能であり、場合によっては原産地規則を満たしていないEVが税控除対象となる可能性もある。このため全米鉱業協会（National Mining Association；NMA）や全米自動車労働組合（United Auto Workers；UAW）などは50%ルールや平準化ルールに反対を表明。また採掘、精製、リサイクルの何れかの工程だけ要件を満たせば税控除対象となることも、北米の電極材料を製造する新興企業 Nano one やカナダのケベック州政府は反対を表明している。そしてIRA成立において、穏健民主党議員としてキャスティングボードを握っていたジョー・マンチン上院議員も、米国での重要鉱物と電池部品の生産を促進すると

⁷ 税控除対象となるには、要件を満たす重要鉱物の価値ベース割合が2023年は40%以上、その後年毎に10%増加し、2027年以降は80%となる。

⁸ 税控除対象となるには、要件を満たす電池部品の価値ベース割合が2023年は50%以上、2024-2025年は60%以上、その後年毎に10%増加し、2029年以降は100%となる。

いう本来のIRAの意図にそっていないとして、財務省の規制案に対して強い不満を示している。

その一方で、電池大手の韓国企業サムスンや、米国でもリサイクル事業を展開するも事業は欧州が中心となっているベルギーのリサイクル企業 Umicore、クリーン車の普及を促進したい米国電気自動車協会（Electric Drive Transportation Association：EDTA）などは50%ルールを支持。自動車メーカーでは米ゼネラル・モーターズやステランティスは、今後50%ルールが引き上げられることは容認するも、引き上げタイミングの後ろ倒しや、いずれかの工程での原産地規則に限定、同一モデルでの平準化ルールなどが維持されることを条件としている。独VWは、50%からの引き上げにも反対している。

なお日本のバッテリー製造企業（日本の電池サプライチェーン協会やパナソニック）や鉱山会社（Rio Tinto）などは、認定の明確化や、価格変動に左右されないよう、付加価値ベースではなく、実質的に品目の機能が変わった時点＝関税分類番号が変更された時点を実産地とするルールを提案している。また負極材の材料となる合成黒鉛を製造する企業（Anovion TechnologyやPhillips 66など）は、規則案では天然黒鉛のみが重要鉱物と規定されている可能性があるが、合成黒鉛も重要鉱物と同様に扱うべきと主張。同様に、リン酸鉄リチウムイオン（LFP）電池⁹を開発、製造するNano oneは、鉄やリンも重要鉱物に加えるべきだというパブコメを提出している。

またそもそも30Dの電池部品規則の範囲として、財務省は「電池（battery）の定義を「熱管理システムなど、電池内におけるエネルギーの電氣的貯蔵に直接寄与しない電池セルやモジュールの他の部品は含まない」と規則案に盛り込んでいる。これに対し、米国自動車部品工業会（MEMA）や大手素材メーカーの3M、断熱材製造企業のAspen Aerogelは、電池全体の効率化や軽量化において、熱管理システムなどの周辺部品も重要な役割を果たしており、規則の範囲から除外するべきでない」と訴え

⁹ Lithium Ferro-Phosphate battery。現在米国市場で主流の電池は、ニッケル、マンガン、コバルトを主成分とした三元系正極材（NMC）リチウム電池。これに比べLFP電池はこれら高価な金属の代わりに鉄とリンという安価な金属を使うため、コストが下げられるうえに、安全でサイクル寿命が長く、高温耐性が優れている。一方、LFPリチウム電池はNMCリチウム電池に比べエネルギー密度が小さいため、航続距離が短くなり、充電効率も低く、低温耐性もNMCリチウム電池より劣る。後述する中国の車載電池大手CATLは、こうしたLFPリチウム電池の欠点を補いつつ、中国市場でLFPリチウム電池の拡大を図っている。

FTA 擬き？

ている。ハーネス製造企業の CeLink によれば、こうした周辺部品のコストは、電池全体の 3 割を占める模様。一方の VW は、熱管理システムが規制対象とならないことに賛同している。

さらに意見が対立しているのは、FTA 発効国の定義についてだ。一見、米国がどの国と発効済み FTA を有しているかは明確かと思われるが、米国では FTA を定義した法律がない。そのため 30D を所管する財務省は、信頼できる供給網を増やす必要があるとして、規定案のなかで FTA は、重要鉱物に関して、もしくは一般的に、貿易障壁を削減・撤廃、新たな貿易障壁を課さないという確約、労働者や環境保護などに関する高い水準の設定、輸出障壁の削減・撤廃などが盛り込まれた協定と定義づけた。つまり規定案では、これまで一般的に FTA と看做された、広範な品目にわたる関税引き下げなどを伴う貿易協定だけではなく、重要鉱物に限定された合意でも、30D においては FTA と認定されることになる。規則案が公表される 3 日前に締結された日米間の重要鉱物合意（Critical Mineral Agreement：CMA）が、この特例の第 1 号となり、規定案では米国と FTA を有している国として、日本も含められた。

こうした FTA の拡大解釈には NMA や UAW、マンチン上院議員は強く反対。ある議会スタッフによれば、民主党議員のなかでも、議会の意図にそぐわないバイデン政権の FTA 解釈には不満が高まっている模様。他方、米国の主要自動車メーカーを代表する自動車イノベーション協会（Alliance for Automotive Innovation）や EDTA、持続的社會推進の非営利団体（Ceres など）、そして既に米国と発効済み FTA を有している韓国政府も、30D の対象車種が増え、クリーン車の普及を促進する FTA の広義的な解釈を支持している。具体的な国として、自動車メーカーでは VW が欧州連合（EU）を、ステランティスは EU、ノルウェー、アルゼンチン、ブラジル、インドネシアを挙げている。EU との FTA 締約は、リサイクル企業の Umicore や自動車メーカーを会員に抱える産業団体（Autos Drive America など）も支持を表明。アルゼンチンとの FTA については、米リチウム製造企業（Livent Lithium）や Rio Tinto、アルゼンチン政府自身も推奨している。コバルト関連の産業団体（Cobalt Institute）は、同鉱物を生産している DR コンゴ、インドネシア、フィリピンとの FTA 締約を要望しており、フィ

リピン政府も同国との FTA 締約をアピールしている。また韓国の電池産業協会（Korea Battery Industry Association）はインド太平洋経済フレームワーク（Indo-Pacific Economic Framework：IPEF）の参加国も 30D における FTA 発効国に含めるよう、検討を促している。EV でシェアトップのテスラは、これまで FTA が締約されてから議会などの批准を経て発効するまでに時間を要していたことを鑑み、FTA が締約された時点で、30D における FTA 発効国に含めるよう要望している。

今回財務省が行ったのは、規則案（proposed rule）に対するパブコメであるため、変更が加えられる余地はある。特に重要鉱物の採掘と精製の定義が不明瞭だという意見が多い点については、さらなる明確な定義を加える必要はあるだろう。また米国における重要鉱物や、合成黒鉛といった代替材料の生産、製造、そして電池産業全体の新興に寄与すると思われるアイデアは、財務省も検討は行うだろう。ただ同省は IRA 成立以降、産業界とのラウンドテーブルなどを開催し、約 8 カ月かけてこの規則案を作成しており、大幅に修正されることも考えにくい。焦点となっている 50%ルールについては、財務省もパブコメを募集するにおいて、3 年後の見直し要否に言及しており、当初は 50%から規則を開始する考えが窺える。FTA の定義についても議会などからの反対意見は強いが、産業界の意見を取り入れ、かつ EV 普及を阻害しないためには、30D での FTA 対象を少なくとも同盟国や友好国に範囲を広げたいというのが政権の思惑かと思われる。日本との CMA 締結を既成事実化し、EU などとも法的拘束力を多少強化するなどして、別途 CMA の締結を目指しているのではないだろうか。さらには要望の多いアルゼンチンなどとの CMA 締結も今後検討されていくであろう。

注目される、「懸念される外国事業体」の規則

IRA では上記で述べた事項以外に、さらに議論を呼んでいる条項がある。それが「懸念される外国事業体（Foreign Entity of Concern：FEOC）」だ。IRA 本文では「除外される事業体（Excluded Entities）」として、重要鉱物規則では何れかの重要鉱物が FEOC によって採掘、精製、またはリサイクルされた場合、電池部品規則では、何れかの電池部品が FEOC によって製造または組み立てられた場合、30D の税控除対象車種から除外されると規定されている（これら電池部品及び重要鉱物をあ

わせて、本文では FEOC 品とする)。当該除外条項は、重要鉱物については 2025 年 1 月 1 日から、電池部品についてはそれよりも 1 年早く、2024 年 1 月 1 日から実施されることになっている。

それではどうした事業体が FEOC となるのか? IRA では、2021 年 11 月に成立したインフラ投資・雇用法案 (Infrastructure Investment and Jobs Act) での定義を援用している。同法は FEOC として、以下の 5 タイプを定義づけている。

- ① 国務省が指定する外国テロ機関
- ② 財務省が指定する特定指定事業体 (いわゆる SDN リスト)
- ③ Covered Nation (General Military Law によって指定されている国家。現在は北朝鮮、中華人民共和国、ロシア、イラン) の政府が所有、管理、もしくはこれら政府の管轄や指示に従う事業体
- ④ 司法長官により、スパイ法、外国政府エージェント規則、違法な政府機密の搾取に関する規則、経済スパイ法、武器管理法、または国際緊急経済権限法に抵触する活動に関与したとされる事業体
- ⑤ 財務長官が国防長官と国家情報長官と協議したうえで、米国の国家安全保障や外交政策を損なう不当な行為を行ったと認定した事業体

このなかで③については、問題視されている国家は明確なもの、「所有、管理、もしくはこれら政府の管轄や指示に従う」(以下、所有する) という部分が明確ではない。そのため、財務省が細則によって明確化すると考えられているが、今回の規則案のなかでは、FEOC に関するガイダンスは後日公表される、との記述に留まっている。電池部品については 2024 年から発効することになっているなか、FEOC に関する細則が未だに発表されていないことに対し、産業界の苛立ちは高まっている。

IRA での FEOC の定義とは直接結びつかないものの、財務省及び商務省は IRA と同時期に成立した半導体・科学法 (CHIPS and Science Act¹) に関する規則案において、「所有する」定義を、25%以上の議決権のある発行済株式の保有として、以下の場合には外国政府または外国政党に所有されていると定義付けた。

- ① 個人及び事業体 (person) が外国市民、外国籍、外国の居住者の場合

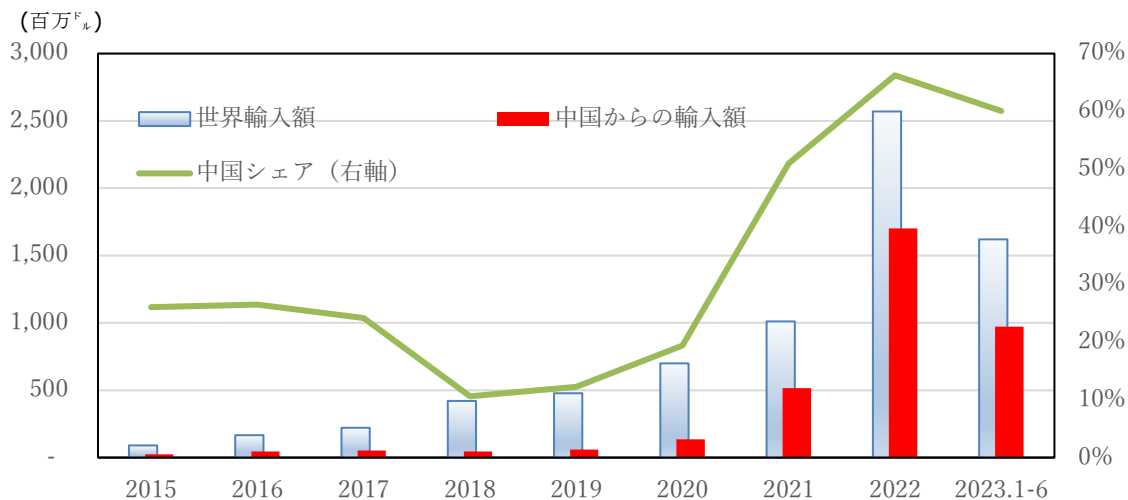
- ② Person が外国法によって設立もしくは重たる事業所を外国に有する場合
- ③ Person の議決権のある発行済み株式の 25%以上が、直接もしくは間接的に外国政府もしくは外国政党に保有されている場合

繰り返しになるが、上記規則案は半導体・科学法での定義であって、IRA とは直接関係しない。また上記規則でも、外国政府や外国政党ではない一般の中国企業が米国や第三国などで設立した共同企業体 (JV) の取扱がどうなるかは、明確ではない。

パブコメでも FEOC 品の取扱については多くの意見が寄せられている。IRA の規則強化を求めるグループは、FEOC の定義が FTA の定義のように緩和されることや、重要鉱物に FEOC 品が含まれていても、電池部品での要件として、\$3,750 の税控除が認められてしまうことへの懸念が示されたり、そもそも今回除外規則の細則公表が後ろ倒しになったこと自体への不満も表明されている。他方、多くの自動車メーカーや電池メーカーなどは、FEOC 品の規則を供給網の実態に沿ったものとするように求めている。具体的には少量の FEOC 品を認めるデミニマスルールの導入や、在米企業や在 FTA 発効国企業であれば FEOC には非該当とすること、また FEOC をリスト化し、リストの追加が行われた場合は 1 年間といった猶予期間を設けること、FEOC ルールの適用を主要部品に限定すること等といった要望だ。

こうした要望が多く出されるのは、EV 向け電池の供給網において、既に中国が大きな存在となっているからだ。EV 電池生産のトップ 10 メーカーのなかで、中国企業は 6 社を占め、合計シェアは 6割を超えているといわれている (2022年)。米国に輸入される EV 向けリチウムイオン電池に占める中国の割合も、2018 年の 11%から、2022 年には 66%まで急増した (図表 2)。

図表 2：EV 向けリチウムイオン電池の輸入額推移



出所：米商務省通関統計よりワシントン事務所作成。HS コードは 8507600010

米国は EV 向け電池に使われる主要な 5 種類の重要鉱物（天然黒鉛、マンガン、コバルト、ニッケル、リチウム）のうち、天然黒鉛とマンガンは 100% 輸入に依存しており、うち天然黒鉛は 3 割超が中国からとなっている。マンガンは中国からの輸入量は多くないものの、世界における中国の生産量は、南ア、ガボン、豪州に次ぐ 4 番目の規模であり、確認埋蔵量では南アに次ぎ 2 番目に多い。コバルトも 3/4 以上を輸入に依存しており、現在の輸入先はノルウェー、カナダ、フィンランド、日本など友好国が占めているものの、世界的にみれば約 8 割のコバルト精製能力は中国に偏っており、鉱石生産量ではロシアが DR コンゴ、インドネシアに次いで 3 番目の規模となっている。ニッケルも半数以上をカナダ、ノルウェー、豪州、フィンランドといった友好国に依存しているが、鉱石生産ではロシアが一定のシェアをもっており、また精製能力は中国が 7 割近くを占めている。リチウムの場合は、少量ながらもこれまで中国とロシアからの輸入に依存しており、また他の鉱物同様に、精製能力は中国に集中している（図表 3）。

図表3：EV電池における重要鉱物の供給状況

	米輸入 依存度	輸入先（割合%）	鉱石生産量 （全世界に占める割合%）	確認埋蔵量 （全世界に占める割合%）	中国の精 製シェア
天然 黒鉛	100%	中国(33)、メキシコ(18)、 カナダ(17)、マダガスカル(10)	中国(65)、モザンビーク (13)、マダガスカル(8)	トルコ(27)、ブラジル(22)、 中国(16)	61%
マン ガン	100%	ガボン(67)、南ア(19)、 メキシコ(12)	南ア(36)、ガボン(23)、 豪州(17)	南ア(43)、中国(16)、豪州、 ブラジル(共に16)	約9割
コバ ルト	76%	ノルウェー(22)、カナダ(16)、 フィンランド(12)、日本(12)	DR コンゴ(68)、 インドネシア(5)、ロシア(5)	DR コンゴ(48)、豪州(15)、 インドネシア(7)	73%
ニッ ケル	56%	カナダ(45)、ノルウェー(9)、 豪州(8)、フィンランド(7)	インドネシア(48)、 フィリピン(10)、ロシア(7)	インドネシア、豪州(共に約 21)、ブラジル(約16)	68%
リチ ウム	約 25%	アルゼンチン(51)、チリ(40)、 中国(4)、ロシア(3)	豪州(47)、チリ(30)、中国 (14)	チリ(36)、豪州(26)、 アルゼンチン(10)	59%

出所：米地質調査所 'Mineral Commodity Summaries 2023'、米エネルギー情報局 'Global Supply Chains of EV Batteries'、Brookings Institution 'China's Role in Supplying Critical Minerals for the Global Energy Transition' などからワシントン事務所作成。輸入割合は 2018-2021 年実績。マンガンの輸入割合は鉱石に限定。確認埋蔵量(reserves)は、現在の技術的・経済的条件の下で、確実に回収可能と推定される埋蔵量を指す。可採性が低い数量も含む資源量(resources)の場合、リチウムではボリビアが 21% を占めてトップとなる。

また電池部品の単位でも、規制案で定義されている電池部
品例（正極材、負極材、セパレーター、電解質、バッテリーセ
ル、バッテリーモジュール）のなかでは、正極材では 70%、負
極材では 85%、セパレーターでは 66%、電解質では 62% のシ
ェアを有していると推算されている。勿論、中国が EV の最大
市場であることが大きな要因であり、米国での EV 市場に限っ
た場合のシェアとは異なってくるであろう。ただ、30D の要件
を満たすクリーン車を、低コストかつ短期的に増加させるに
は、既に確立している供給網を活かす方法が企業にとっては最
適な方法となる。その際に、FEOC 条項がどれほど厳格に施行
されるかによって、関連企業の経営判断は大きく異なってくる
だろう。

II. 100%米国資本でもダメなのか！？

中国企業が特許を独 占する LFP 電池の台 頭

FEOC の細則は未定であるものの、100%米国資本であれ
ば、少なくとも FEOC として除外される事はないと考える
のは自然のように思われる。しかしそうとも限らないという
動きが昨年から続いている。

米ビッグスリーの一角を占めるフォードは 2022 年 7 月、EV
化施策の一環として、中国の寧徳時代新能源科技

(Contemporary Amperex Technology Co., Ltd. : CATL)
が開発する LFP 電池を 2023 年から自社 EV に採用すること、さらに 2026 年には LFP 電池の現地生産を行う計画を発表した。

前述の通り、LFP 電池は正極材にコバルトやニッケルなど価格の高い重要鉱物を使用しないためコストが安く、かつ安全性や寿命が比較的優れている。CATL は、電池組立工程においてモジュール化を省略し、電池セルを直接パック化することでより多くの電池を搭載し、LFP 電池のエネルギー密度の低さを補う技術を開発。これにより、中国では既に LFP 電池の生産量が、NMC 電池の生産量を上回っている。テスラは 2019 年から中国市場向けモデルで LFP 電池への切り替えを始め、カナダや欧州など各国市場への輸出も行っている。米国市場でも 2021 年後半から、標準航続距離のセダンタイプに LFP 電池の採用を開始し、搭載モデルを広げている。同社のマスク CEO は、長期的には同社が搭載する電池の 2/3 が鉄ベースの電池になるだろうと予想しており、今後も LFP 電池のシェアは伸びると予想されている。

LFP 電池に関する特許は中国企業が殆ど独占している。従いフォードが 30D の税控除対象となるよう、CATL の技術を用いながらも、米国で LFP 電池を生産する計画を推進することは合理的な経営判断と言える。

新工場建設、共和党
州知事は拒否、民主
党州知事は支持

2022 年後半になると、フォードの新電池工場建設を巡る憶測記事として、投資金額は 35 億ドル、候補地としてミシガンとバージニアの 2 州の名前が挙がり、資本はフォード 100% ながらも工場運営や製造技術は CATL が担うという情報が流れ始めた。しかし 2023 年初め、共和党のグレン・ヤンキン バージニア州知事は、「米国に対する中国の前線として、フォードを誘致しないことが正しいと考える」、「これはトロイの木馬のようなものだ」として、同州での建設を 2022 年末時点で拒否したことを認めた。これを受け 2023 年 2 月 13 日、フォードは正式に新電池工場をミシガン州マーシャルに建設することを発表。民主党で同州のグレッチェン・ウィットマー知事は、バージニアのヤンキン知事とは逆

懸念の声を高める共
和党議員

に、2500人の直接雇用を生むプロジェクトとして同プロジェクトの誘致成功を喜んだ。

このフォードの決定に対し、一部の連邦議員から懸念の声が即座に上がった。その急先鋒は対中タカ派議員として名の通っている、共和党のルビオ上院議員だ。同議員はフォードの正式発表当日に、イエレン財務長官、ブティージェッジ運輸長官、グランホルム エネルギー長官宛に書簡を送付し、フォードと CATL の技術協力契約に関し、対米外国投資委員会による審査を要求したうえで、IRA などによる連邦歳出が中国企業を支援することがないよう、釘を刺した。同議員は CATL の創設者、曾毓群 (Robin Zeng) CEO が、2018年に中国政府の諮問機関の役割を果たす政治協商会議の委員に就任しており、同会議は中国の外国での浸透工作を実行する「統一戦線」を管轄する最高機関だとして、ヤンキン州知事同様にフォードと CATL によるプロジェクトを「トロイの木馬」として批判。2023年3月には、IRA の FEOC の定義に、FEOC によって運営されたり、FEOC からライセンス提供されて技術を用いている米国内企業を加える修正を盛り込んだ法案を提出（ただ現時点で成立の目途はみえていない）。

一方、下院でも同プロジェクトに対する締め付けが強まっている。財務省による 30D 規則案が公表されて間もない 2023年4月17日、歳入委員長を務める共和党のジェイソン・スミス下院議員はフォードのジェームス・ファーリーCEO に対し書簡を送付した。書簡のなかで、フォードと CATL のミシガンプロジェクトが、IRA の FEOC に関する抜け穴を利用しようとしているのでは、という懸念を示し、同プロジェクトの詳細情報や、同プロジェクトが製造する電池を搭載したクリーン車が 30D による税控除対象になるとフォードが考えているか、などの質問を呈した。

この書簡に対しフォード側は何らかの回答を返したようだが、今度は7月20日に共和党で中国特別委員会のマイク・ギャラハー委員長が、スミス議員と連名でファーリーCEO に書簡を送付した。書簡は冒頭から、「我々は今般発表されたフォードと CATL による提携について調査を行って

る」と、同プロジェクトに対する懸念を明確に示したうえで、両者の提携やIRAでの税控除検討に関して、二社間で交わされた全ての文書や交信記録、計画されているCATLの駐在人員の数や原材料の仕入先などの開示を求めた。さらに今般、中国の新疆地区において強制労働により生産された品目に自動車部品も含まれているという指摘が増えてきたことを受けて、CATLから輸入する原材料に、強制労働による製品が含まれていないことをどのようにして確かにするか、などといった質問も含まれた。同書簡ではFLP電池のサプライヤーは北米にもあるとして、カナダのNano one社を挙げている。前述の通り同社は財務省のパブコメにおいて、鉄やリンも重要鉱物として扱うべきという意見を述べていた。この書簡に対しフォードがどのように回答したかは明らかになっていない。

フォードは30D規則に関する1回目のパブコメで、議決権所有者に拘わらず、在米企業はFEOCと認定されないよう求めていた。また最近の[報道](#)によれば、フォードは当初国外での電池工場建設を検討していたが、IRA成立を受けて米国内の候補地に切り替えたという。普及が見込まれるLFP電池を、技術優位性がある中国メーカーとの提携の下、IRAでの税控除を受けられるよう米国で生産する。米国の老舗自動車メーカーは多くのジレンマを抱えながら、この目論みにチャレンジしているのではないだろうか。これに対し議会共和党はどこまで締め付けを強くするだろうか。今後注目される。

そしてバイデン政権も、クリーン車の普及という気候変動対策、米国内の供給網確立を優先する通商/産業政策、懸念のある国からの供給を排除する安全保障政策、これらのなかでどれを優先させるか、またバランスをとるのか、そうしたジレンマを抱えているに違いない。今後公表されるFEOC条項を含む30Dの規則から、これらジレンマに対する答えが窺えてくるかもしれない。

以上／阿部

本資料は公開情報に基づいて作成されていますが、丸紅米国会社ワシントン事務所（以下、当事務所）はその正確性、相当性、完全性を保証するものではありません。

本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、当事務所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、当事務所の著作物であり、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。個人の私的使用および引用など、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。