

# 不可解な政策判断と新エネ過剰生産問題

遊 川 和 郎

中国は今年第一四半期に実質 GDP 成長率 5.3%と通年目標の 5%前後を維持した。国際通貨基金 (IMF) も今年の通年見通しを 4 月に出した 4.6%から 5 月には 5%へ引き上げ、2025 年見通しを 4.1%から 4.5%へ上方修正するなど、肌感覚との差はあるもののなんとか踏みとどまっているようにも見える。

## 政策判断への疑問相次ぐ

そのような中、中国経済の政策判断に対する米国識者の疑問が相次いで提起されている。ノーベル経済学賞受賞者のポール・クルーグマン氏はブルームバーグテレビジョンとのインタビューで、「中国の指導者が生産の代わりに消費需要を支えるため、政府支出を一段と活用することに『異様なほど消極的』」と指摘、「中国側がリアリズムを完全に欠いているように見受けられる事実は、われわれ全てにとって脅威だ」と語った (6 月 2 日)。この指摘は多くの識者が感じている問題だ。指導部は「新質の生産力」などイノベーションに傾斜し、需要喚起策といえは 3 月にやっと打ち出された「以旧换新 (設備や消費財の買い替え促進)」くらいなのである。

また米国『フォーリン・ポリシー』誌では“Why Is Xi Not Fixing China’s Economy?” (習近平はなぜ中国経済を修復しないのか) と題する評論 (Scott Kennedy 氏) を掲載し、その可能性を 4 つ挙げた。一つは “he doesn’t know”、習氏の耳に中国経済の現実が届いていないという可能性。毛沢東時代の大躍進政策の失敗を想起させるものだ。次に、“he doesn’t know what to do”、問題は十分にわかっているが利害関係が錯綜する中、結論が導き出せないでいるとする説。人口減少や不動産問題への対応が想起される。また現指導部が中央での行政経験を十分に積んでいるとは言えず、地方や各部門間の調整、一つの問題の解決が引き起こす副作用をどう処理するか最適解を出せないでいることもこの仮説の範疇に含まれる。3 番目に “he doesn’t care”、これも問題はわかっている

るが、習氏の関心は権力維持 (国家安全) にあり、経済問題に対する関心が薄いようにも見える。ただ経済問題を放置して安定した政権運営が可能だとも思えず、その点は指導部も理解しているだろう。最後に “he doesn’t agree”、前 3 者と異なり、現在の政策が直面する課題に答えられていないという批判に指導部が同意していないという可能性である。西側の技術、市場、資金へのアクセスが失われることがあるとすれば、国内技術の開発を優先することが必要であり、またその計画がうまく進んでいるという自負である。

いずれも巷間指摘されている可能性だが、現下の経済状況に有効な手が打たれないことへの危機感を表すものである。

## チャイナショック 2.0

そのような状況で、国際社会の注目が集まるのが中国の過剰生産問題である。イエレン米財務長官が 4 月初めに訪中して火が点いた。財務長官が本来の金融・財政の領域ではなく、中国のグリーン分野の過剰生産能力に強い懸念を表明した。当初は大統領選を控えて米国産業界向けのアピールかとの見方もあったが発言はヒートアップ、「供給を生み出すことだけを重視した政策を進め、需要を喚起しなければ、世界に予期せぬ影響が波及する」と強い警鐘を鳴らした。

中国が WTO に加盟 (2001 年) した 1990 年代末から 2000 年代初頭、安価な中国製品が大量に米国に流入し、製造業の雇用に大打撃を与えた事象はチャイナショックと呼ばれる。当時はイエレン氏をはじめ米国政府に近い経済学者は安価な中国製品の恩恵を称賛していたが、リーマンショック後は中国の過剰生産、過剰貯蓄が米国、全世界の危機をもたらしたと批判に転じ、トランプ、バイデン政権での「中国が米国の雇用を盗み去った」とする論調に変わった。

鉄鋼や家電製品、労働集約型の軽工業品が主だった当時と異なり、今度は電気自動車 (EV)、

リチウムイオン電池、太陽光パネルとバリューチェーンを押し上げてその再来となるのではないかと、チャイナショック 2.0 と呼んで警戒を強めたのである。

### 欧米の批判と中国の反論

一方の中国では、前述の新エネ車、リチウムイオン電池、太陽光パネルを「新三様（新御三家）」と命名し、「老三様（アパレル、家具、家電）」と呼ぶ労働集約型の輸出工業製品が高度化した象徴的事例として喧伝された。2023年、新三様の輸出額合計は初めて1兆元を超えた（1兆600億元、前年比29.9%増）。新エネ車の輸出台数は120.3万台（同77.6%増）で、初めて世界第1位となった自動車輸出台数（ガソリン車を含む）491万台（同57.9%増）の4分の1である。

欧米からの過剰生産能力批判に対し中国も猛反発し、反論を展開している。中国の主張は、まず輸出EV車は現地の同タイプの価格よりも安いのが中国国内価格よりも高く販売されており、利益も出ているのでダンピングという批判には当たらず、比較優位によるものであるというものである（例えばBYDのドルフィンが国内価格11.1万元に対しドイツでの販売価格3.6万ユーロ＝27.5万元相当）。また今年第一四半期の新エネ車の生産・販売台数は211.5万台、209万台でその差は2.5万台（1.2%）、問題視されるものではない。国内販売台数との比較で言えば、中国の新エネ車輸出台数は12.5%（2023年、24年第一四半期は同14.5%）にすぎず、日本（46.2%）、ドイツ（75.5%）など主要自動車輸出国と比べてもはるかに低い、というものである。欧米の航空機産業も一部の企業が世界に輸出しているのではないかと反論する。

### 補助金が発展に貢献したのは事実だが

2009年に中国政府が新エネ車発展戦略を打ち出して以来、メーカー、消費者に対する国家による巨額の補助金が、中国の新エネ車産業急発展の原動力になったという見方は広く存在している。

米戦略国際問題研究所（CSIS）は、09年から23年に中国政府がEV産業に投じた支援額が2308億ドルに上るとの試算を発表した（6月20日、執筆者は前述のScott Kennedy氏）。内訳は購入時の税優遇が1176億ドル（全体の51%）、購入者への補助金657億ドル（同28%）、研究開発支援250億ドル（同11%）と続く。

これに対し、中国は2022年末でPHV1台当たり4800元、EV同1万2600元の国家財政補助を正式に終了したとし、返す刀で米国はインフレ抑制法でEVを含むクリーンエネルギー産業が約3690億ドルの政府補助金を活用し、同法が公正な競争を阻害しているとして、世界貿易機関（WTO）に提訴している。王文濤商務大臣は「EV産業は補助金によって競争上の優位を得たのではない」と主張する。

ただ、前述の「以旧换新」政策で今年5月、旧型の乗用車から新エネ車に買い替えた場合、12月末までを期限に1万元の補助金を支給する（ガソリン車は7000元）。また地方政府に対して買い替え促進策の原資として64.4億元を交付する。国内向けの新エネ車販売を促して、過剰生産問題の批判をかわす狙いもあるとみられている。

### 脱炭素のジレンマ

中国のもう一つの反論のポイントはカーボンニュートラル目標達成には中国のグリーンエネルギー活用が不可欠であるという主張である。

中国の再生可能エネルギー発電量と中国が輸出した太陽光、風力発電関連製品による温室効果ガス排出量（二酸化炭素換算）は28億トン、世界全体の41%に相当する（2022年）。国際エネルギー機関（IEA）の試算では、カーボンニュートラルを実現するには2030年の世界の新エネ車の需要は4500万台であり、これは2023年の全世界の販売台数（1380万台）の3倍以上、中国生産（950万台）の約5倍に相当するもので、まだまだ供給を増やさなければならないとする主張である。

米国は中国製EVへの税率を8月1日に現在の4倍の100%に引き上げる案を公表。EUも23年10月から調査を行っていたが、中国製EVの輸入に最大38.1%の追加関税を課すと発表、現行の10%から最大48.1%に上がる。

欧米の反応は現時点では中国が主張するように些か大げさにも見えるが、中国が世界の戦略産業であるグリーンエネルギーで急速に優位を築きつつある現状への危機感、そして中国の野心が実現した暁にはどのような世界が待っているのか、それを座視できないという世界の焦燥感の表れのように思える。そこに理解しがたい指導部の意思決定が拍車をかけている。

（ゆかわ かずお・アジア研究所教授）