

ストラテジーブレティン (334号)

米中対立と環境問題、EV政策の二律背反

最優先事項、環境から地政学へ

環境問題と米中対立の二律背反を議論しなければならない時期に来たと思われる。環境問題は米中対立が深刻化する前から続く人類の歴史的な課題である。先進国が中心となって既に数十年にわたり、地球温暖化阻止のためにCO₂排出量を長期的に大幅に引き下げていくことが追求されてきた。京都議定書(1997年)、パリ協定(2015年)、昨年エジプトでのCOP27などを経て、数値目標が決められてきたのである。そして、ここに来て起こった新しい現実が、米中対立である。少し前までは人類にとっての最優先課題は地球環境の保全、脱カーボンであったが、今各国の最優先課題は地政学になった。ロシアによるウクライナ侵略という、武力による国境変更を引き起こす国が世界にあるのだという現実と直面して、環境保全よりも各国の安全保障、人々の命と国土をどう守っていくのかということが最優先事項になった。

この結果、アメリカや日本など民主主義先進国は大きなジレンマに直面することとなった。今まで通りの環境対策を進めていくことが中国経済を大きく利するという可能性が高くなったことである。化石燃料から脱却し太陽光発電にシフトしなければいけないとすると、世界の太陽光発電パネルの8割を生産している中国からモノを買わなければいけなくなる。脱カーボンを進めれば進めるほど、中国に対する供給依存が強まる。また、これまで安全性という点から、脱原発が先進国の中で大きな流れとなってきた。フランスを除き各国は、原発依存を大きく下げてきているが、この脱原発の流れに反して依然として積極的に原発を作り続けているのが中国である。その結果、中国が世界の原子力発電建設において圧倒的なシェアを持つようになり、中国は新興国に原発を売り込もうとしている。

EV化で世界最強のエコシステムを構築しつつある中国

加えて急速に進行しているEV化によって、大きく恩恵を受けそうなのが中国の自動車メーカーである。中国はEVが主流になるということを見越し、いち早く電気自動車に補助金を与え、世界で最も積極的に電気自動車の普及を進めてきた。その結果、テスラを除いて世界の主要EVメーカーのほとんどを中国が占めるようになっている。中国はアセアン諸国に対して大規模な電気自動車の輸出攻勢をかけている。2023年第1四半期において、中国が日本を抜き世界最大の自動車輸出国になった。この輸出急増は欧米からの輸入を絶たれたロシア向けが3倍増と増加したためでもあるが、中国がEV輸出大国になりつつあることも見過ごせない。

世界のEV輸出に占める中国のシェアは、2021年は25%、2022年35%となっている(IEA:国際エネルギー機関)。上海汽車集団(SAIC)や比亞迪(BYD)などの中国企業のみならず、テスラ、BMWなど他の外国メーカーも、中国を輸出EVの製造拠点として活用し始めている。テスラの上海ギガファクトリーでは2022年の生産台数は71万台に上っている。VWはまた、約10億ユーロ(約1470億円)を投じて中国にEV開発・調達センターを建設することを発表した。今やEV生産において初期投資の累積額が中国に集中し、EVのエコシステムが充実していることが背景にある。

こうしたEV化における中国の規模のメリットに対して、日独米の自動車メーカーは大きく遅れを取ってしまうという可能性が出てくる。中国はなぜ電気自動車でそれほど競争力を強めることができたかという点、政府の先を見越した補助金がEV初期の需要創造に効果があったからだ。2011年設立の中国のバッテリーメーカーCATL(TDKの技術をベースとして作られた企業)が急速にシェアを高め、今や世界最大のメーカーになったのも中国政府の外資排除や補助金などの巧みな規制と産業政策が寄与したからだ。

再考が求められるがむしゃらなEV化

このように先進国にとって中国が抑え込まなければいけない相手であるとの認識が確立する

株式会社 武者リサーチ
代表

武者 陵司

E-mail: musha@musha.co.jp
www.musha.co.jp

〒108-0075

東京都港区港南 2-16-7

前に、すでに中国は環境問題を追い風として自国の産業を有利に誘導するというをやっていたのだ。だからこそ今、民主主義諸国はこれまでと同様の環境政策を遂行していくということでもいいのだろうかという問いが必要になってくるのではないかと。EV に対する各国政府の補助金を支えとした EV 化の推進も、それが中国を一時的に利するものとなるのであれば、再考が必要になるだろう。

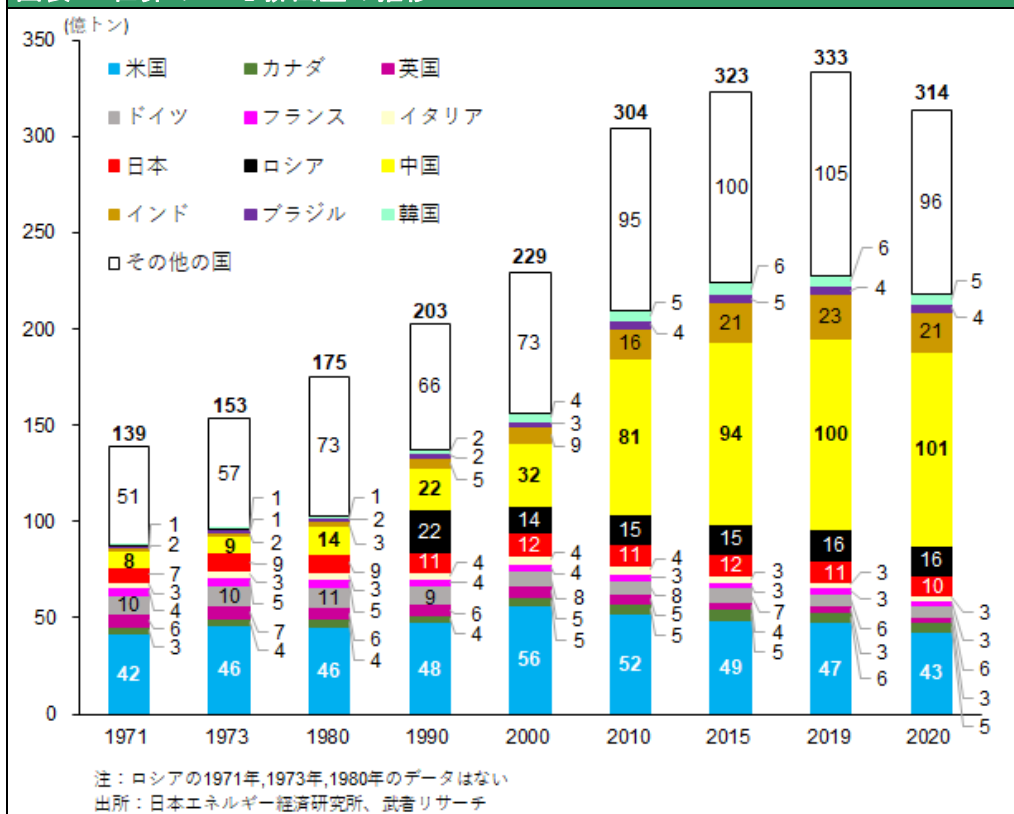
そもそも完全 EV 化の前に過渡期としての HV、PHV をかませることで移行がよりスムーズになるとのトヨタの主張にも道理がある。WSJ 紙は『欧米流のがむしゃらな EV 移行を再検討する必要がある』との豊田章男氏の主張を勇気ある正論として、社説で次のように評価している。

『トヨタは BEV（バッテリーEV）に代わるものとして、HV およびプラグインハイブリッド車（PHEV）を推進している。PHEV は内燃機関を搭載しており、バッテリーの残量が少なくなったときにそれを稼働できるため、航続距離に関する不安が軽減される。それらはまた EV より安い。性急な完全 EV 化の問題は大きい、①2030 年までに全米で 120 万カ所の公共充電設備が必要となり、毎日約 400 カ所の充電設備の新設が必要だが、その目標達成にはほど遠い。②2035 年までに想定されるバッテリー需要を満たすには 300 カ所以上の新たなリチウム、コバルト、ニッケル、グラファイト（黒鉛）鉱山が必要になり、その開発には何十年も要する、③航続距離の長いバッテリー搭載の EV に使用される原材料があれば、PHV を 6 台、HV を 90 台生産できる、④これら 90 台の HV の全使用期間中に達成される温室効果ガス削減量は、BEV 1 台による削減量の 37 倍に達する。この不都合な真実は、気候変動対策推進の信奉者や政府の要求の根底を崩すものだ。』（WSJ 紙 6 月 4 日）

中国の特異性を看過する環境論議は成り立たない

（図表 1 参照）過去 20 年間（2000-2020 年）で世界の CO₂ 排出量は 229.3 億トンから 313.8 億トンへと 84.6 億トン増加した。そのうち OECD38 カ国は 121.3 から 99.5 億トンへと 21.8 億トン減少したのに対し、中国は 32.2 億トンから 100.8 億トンへ 68.6 億トン増加した（それ以外の国は 75.8 億トンから 113.5 億トンへと 37.7 億トンの増加）。世界の CO₂ 排出量増加の実に 81% が中国によるものである。中国の特異性を看過した環境議論は、成り立たなくなりつつある。

図表 1: 世界の CO₂ 排出量の推移



著作権表示©2023 株式会社武者リサーチ

本書で言及されている意見、推定、見直しは、本書の日付時点における武者リサーチの判断に基づいたものです。本書中の情報は、武者リサーチにおいて信頼できると考える情報源に基づいて作成していますが、武者リサーチは本書中の情報・意見等の公正性、正確性、妥当性、完全性等を明示的にも、黙示的にも一切保証するものではありません。かかる情報・意見等に依拠したことにより生じる一切の損害について、武者リサーチは一切責任を負いません。本書中の分析・意見等は、その前提が変更された場合には、変更が必要となる性質を含んでいます。本書中の分析・意見等は、金融商品、クレジット、通貨レート、金利レート、その他市場・経済の動向について、表明・保証するものではありません。また、過去の業績が必ずしも将来の結果を示唆するものではありません。本書中の情報・意見等が、今後修正・変更されたとしても、武者リサーチは当該情報・意見等を改定する義務や、これを通知する義務を負うものではありません。貴社が本書中に記載された投資、財務、法律、税務、会計上の問題・リスク等を検討するに当たっては、貴社において取引の内容を確実に理解するための措置を講じ、別途貴社自身の専門家・アドバイザー等にご相談されることを強くお勧めいたします。本書は、武者リサーチからの金融商品・証券等の引受又は購入の申込又は勧誘を構成するものではなく、公式又は非公式な取引条件の確認を行うものではありません。本書および本書中の情報は秘密であり、武者リサーチの文書による事前の同意がない限り、その全部又は一部をコピーすることや、配布することはできません。