

MURC Focus

中国製ハイブリッド車の輸入制限に踏み切る EU

～日本にとっても“対岸の火事”ではない～

調査部 主任研究員 土田 陽介

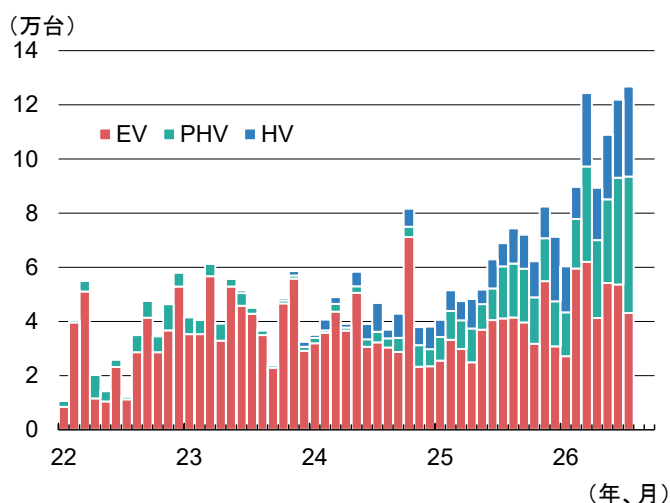
- EU は10月12日、輸入が急増している中国製の HV と PHV を対象に、12月よりセーフガード(緊急輸入制限)を発動すると発表した。
- 2025年に再登板した米国のドナルド・トランプ大統領による貿易・関税政策を保護主義だと批判する EU だが、その EU もまた保護主義の性格を強めている。
- 今回の中国製 HV と PHV に対するセーフガードは、日本にとって“対岸の火事”ではない。政府と日系メーカーが一丸となり、EU に対して互惠主義に基づく平等な競争条件の順守を訴えていくことが望まれる。

1. 12 月にセーフガードを発動

欧州連合(EU)は 10 月 12 日、輸入が急増している中国製のハイブリッド車(HV)とプラグインハイブリッド車(PHV)を対象に、12 月よりセーフガード(緊急輸入制限)を発動すると発表した。期間は 4 年間で、1 年目は HV と PHV の年間輸入台数を計 35 万台とし、その後の増加幅は年間 6%までに制限する。EU 籍のメーカーが中国で生産する車も対象となるが、中国メーカーの EU 域内での生産車は対象外となる。

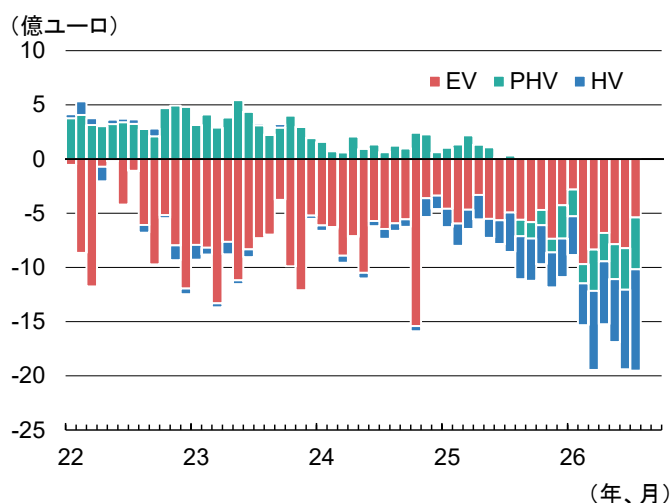
EU は 2024 年 10 月 30 日より、中国製 EV(電気自動車)に対し、基本関税 10%に加えて、最大で 35.3%の追加関税を課している。廉価な中国製 EV の輸入を抑制する目的からだが、一方で HV と PHV には追加関税を課してこなかった。その結果、中国製 HV と PHV の輸入が 2025 年から急増し、EU 製の HV と PHV は劣勢に追いやられた(図表 1)。また電動車の対中貿易収支も、HV と PHV を中心に赤字が膨らんだ(図表 2)。

図表 1. 中国製電動車の輸入台数の推移



(注) EV:電気自動車、PHV:プラグインハイブリッド車、HV:ハイブリッド車
(出所) 欧州連合統計局(ユーロスタット)

図表 2. 電動車の対中貿易収支



(注) EV:電気自動車、PHV:プラグインハイブリッド車、HV:ハイブリッド車
(出所) ユーロスタット

EU の 2025 年の中国製 HV と PHV の輸入台数の実績値は計 30 万台であったが、2026 年の輸入台数は 80 万台に上ると予測されている(1~7 月期の実績値は約 38 万台)。通商担当であるマロシュ・シェフチョビッチ 欧州委員は今回の措置で、2027 年の中国製 HV と PHV の輸入台数(計 35 万台)は 2026 年から半減すると アピールしている。

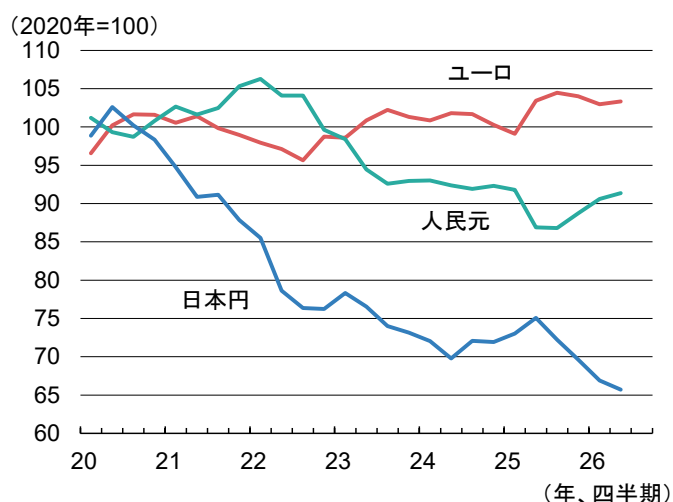
とはいえ EU は、中国製 HV と PHV の輸入台数が年間 6%まで増加することを容認しているため、2027 年の 輸入台数が計 35 万台に抑制されても、セーフガード最終年の 2030 年の輸入台数は計 42 万台まで容認するこ とになる。要するに EU は、中国との全面的な対立を回避するために、EU 市場に対する一定のマーケットアクセ スを容認していることになる。

2. 特に中国に対して保護主義傾向を強める EU

このように、2025 年に再登板した米国のドナルド・トランプ大統領による貿易・関税政策を保護主義だと批判す る EU もまた、保護主義の性格を強めているが、背景には国際競争力の低下がある。一例が価格競争力の指標 である実質実効為替レートで、人民元と日本円とで比較すると、ユーロの増価が鮮明である(図表 3)。これは欧 州中銀(ECB)による高金利政策のみならず、EU の高インフレに伴う内外価格差の拡大に起因する。

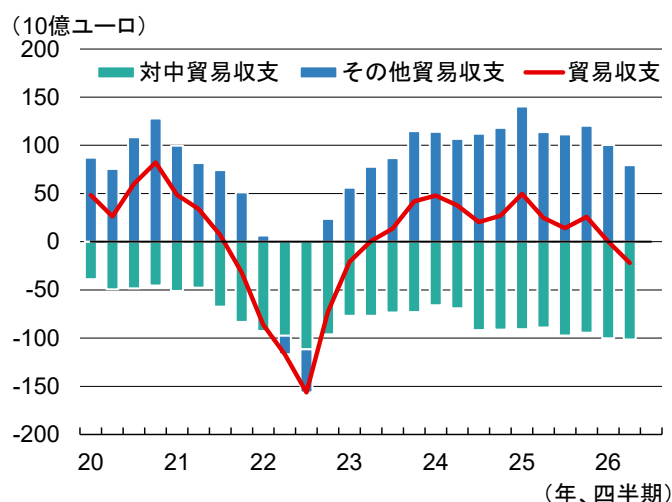
高インフレが生じた理由は、そのエネルギー政策(ロシア産の安価なエネルギーの排除とそれに伴う再生可能 エネルギーへのシフト)に加えて、賃金政策(最低賃金の引上げなどに起因する物価・賃金スパイラル)の影響に よるところが大きい。それ以外にも、EU の執行部局である欧州委員会が環境面を中心に、いわゆる“過剰規制” を課したことが産業競争力の低下を招いたと指摘される。

図表 3. 実質実効為替レートの比較



(出所) 国際決済銀行(BIS)

図表 4. EU の貿易収支



(注) 4 四半期後方移動平均値。

(出所) ユーロスタット

競争力を失った EU の貿易収支は安定した黒字を稼ぐことができなくなり、直近 2026 年 4～6 月期は▲220 億ユーロと、イラン発のエネルギーショックに伴うエネルギー価格高騰のあおりもあって 2023 年 1～3 月期以来の赤字になった(図表 4)。特に EU が抱える対中貿易赤字は巨額であり、EU はその削減を重視している。今回の中国製 HV と PHV に対するセーフガードの発動も、こうした動きの延長線上にある。

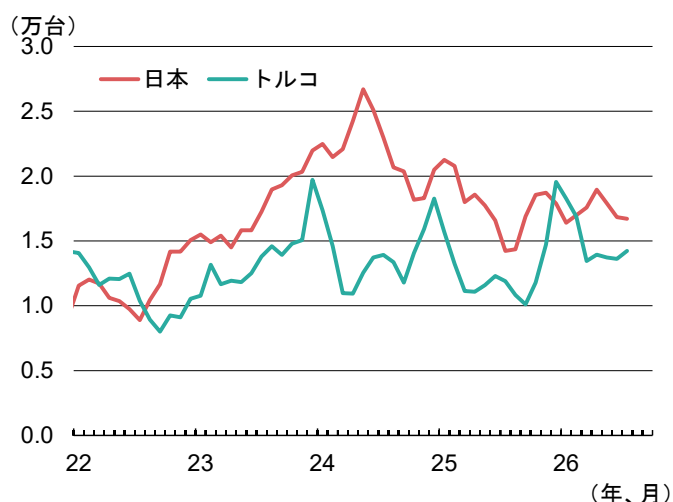
EU は雇用確保の観点から、中国企業に対して、輸出を増やすのではなく EU 域内で生産をするように求めている。そのための直接投資(FDI)の受け入れに EU は積極的だが、同時に EU は防衛やインフラなど戦略産業に関しては中国による投資や中国製品を排除する意向を鮮明にしている。いずれにせよ、米国に比べれば穏やかとはいえ、EU もまた、とりわけ中国を念頭に保護主義の動きを強めている。

3. 日本も EU の保護主義対象に

今回の EU の措置は、あくまで中国製 HV と PHV に対するものである。そのため、他国製 HV と PHV には適用されない。日系自動車メーカーもまた日本から、あるいはトルコの生産拠点などから EU 向けに自動車(主に HV)を輸出しているが、これらの HV と PHV は今回のセーフガードの対象にならない(図表 5)。ただし、結局のところ、EU の保護主義は先行き、日本にも及んでくることが懸念される。

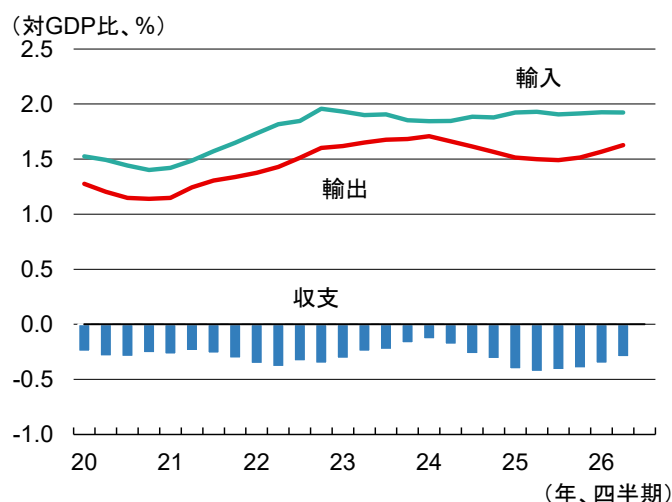
実際、欧州委員会が 2026 年 3 月に提案した産業加速化法(IAA)に基づき、EU が公共調達や公的支援で域内製品の優遇を図る際には、日本や韓国、トルコなどの友好国から輸入した自動車などはその対象から排除されると報道されている。また日系を含めた非 EU 籍のメーカーが EU 域内で生産した自動車も、EU 域内のメーカーからの部品調達がなされない限り、同様に IAA の対象から排除される方向にある。

図表 5. 日本とトルコからの HV 輸入台数



(注)3 カ月移動平均値。
(出所)ユーロスタット

図表 6. 日本の対 EU 貿易収支



(注)4 四半期後方移動平均値。
(出所)財務省、内閣府

日本と EU は 2019 年 2 月 1 日に経済連携協定(日 EU・EPA)を発効しており、互恵主義に基づく自由で公正な貿易と投資を尊重し合う関係にある。そして日本も、輸入を中心に対 EU 貿易を拡大してきた(図表 6)。しかしながら、このように自由主義に基づく通商関係を確認した日本に対しても、EU は結局のところ、保護主義の性格を強めつつある。

こうした傾向は、ウルズラ・フォン・デア・ライエン欧州委員長を中心とする現体制が続く限りは修正が望みにくい。このように整理していくと、今回の中国製 HV と PHV に対するセーフガードは、日本にとって“対岸の火事”ではない。EU が日本に対して不当競争を強いることがないよう、政府と日系メーカーが一丸となり、EU に対して互恵主義に基づく平等な競争条件の順守を訴えていくことが望まれるところである。

－ ご利用に際して －

- 本資料は、執筆時点で信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客さまの決定、行為、およびその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所:三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要です。当社までご連絡ください。