

JETRO



中国製EV流入懸念に対する 米国の対抗措置

日本貿易振興機構（ジェトロ）

ニューヨーク事務所 調査部ディレクター 赤平大寿

2025年3月14日

ニューヨーク事務所 調査部ディレクター 赤平 大寿

あかひら ひろひさ



- 2009年、ジェトロ入構。米国の通商政策を中心に、調査・情報発信を行っている。
- 貿易投資相談センター、海外調査部国際経済課・米州課、企画部海外地域戦略班（北米・大洋州）、調査部米州課課長代理などを経て、2023年12月から現職。2015～2017年に、ワシントンの戦略国際問題研究所（CSIS）のJapan Chairの客員研究員。
- 共著に『グローバルサプライチェーン再考—経済安保、ビジネスと人権、脱炭素が迫る変革—』（文眞堂、2024年9月）、『世界貿易投資報告』（ジェトロ、2014年、2015年、2023年）。そのほか、CPTPP（TPP11）の利用解説書の作成も務める。
- 2022年3月、政策研究大学院大学（GRIPS）修了。政策研究修士。

本日の講演内容

- I. **トランプ政権の対中政策**
- II. **EV流入に対する対抗措置**
- III. **日系企業の反応**

本日の講演内容

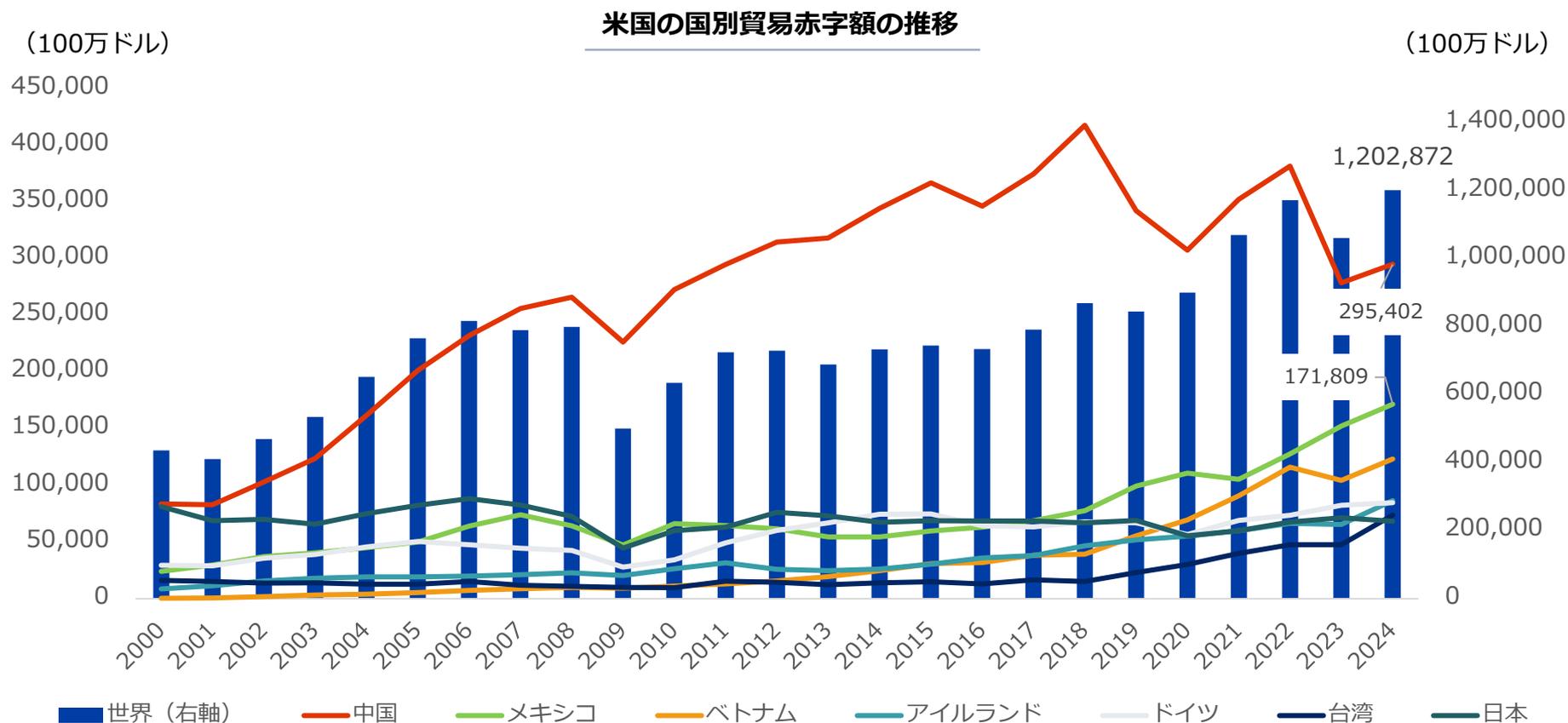
I. トランプ政権の対中政策

II. EV流入に対する対抗措置

III. 日系企業の反応

1 | 米国の貿易収支

- トランプ大統領は米国の貿易赤字を大きく懸念。2024年の米国の貿易赤字は、中国が2,954億ドルで国別最大。
- 対中貿易赤字は、概ね減少傾向にあるものの、依然として2位のメキシコ（1,718億ドル）とは大きな差。



2 | 米国第一の通商政策

- トランプ大統領は就任初日に「米国第一の通商政策」を発表。内容は、「不公平かつ不均衡な貿易への対処」「中国との経済および通商関係」「経済安全保障に関する追加事項」と大きく3つに分かれる。
- この中で、個別の国名が名指しされたのは中国のみ。第一段階の経済・貿易協定の見直し、追加関税率の変更、恒久的正常貿易関係（PNTR）の評価などを指示。

米国第一の通商政策

内容	対象国	報告担当	報告期限
中国との経済および通商関係	—	—	—
(a) 中国が米国との第一段階の経済・貿易協定を順守しているか見直し、必要に応じて関税の賦課またはその他の措置を含む適切な措置を講じるよう勧告する	中国	USTR	2025年4月1日
(b) 2024年5月に発表された1974年301条に基づく追加関税措置の4年間の見直し報告書の評価し、必要に応じて追加関税率変更を検討する（特に、産業サプライチェーンや第三国を介した関税回避などの観点から）	中国	USTR	2025年4月1日
(c) 不合理または差別的であり、米国の通商に負担をかけたり制限を加えたりする可能性のある、中国によるその他の行為、政策、慣行を調査し、適切な対応措置を勧告する	中国	USTR	2025年4月1日
(d) 中国との恒久的正常貿易関係（PNTR）を評価し、修正するべきか提案する	中国	商務長官	2025年4月1日
(e) 中国との間で知的財産権の相互的かつ均衡ある待遇を確保するための勧告する	中国	商務長官	2025年4月1日

3 | 最初の関税政策は、中国に対する関税賦課

- トランプ大統領がこれまでに正式に発表した主な関税政策は、メキシコ・カナダ・中国に対する追加関税、鉄鋼・アルミへの追加関税強化、相互関税の導入指示、銅・木材輸入への232条調査など。このうち、最も早く実行されたのは、中国に対する追加関税措置。
- 「米国第一の投資政策」では、中国など「外国の敵対者」との対内・対外投資を規制する内容。

メキシコ・カナダ・中国への追加関税措置



<措置の概要>

- 米国東部時間2月4日午前0時1分以降に通関された製品に適用。ただし、メキシコとカナダに対しては3月4日まで延期。
- デミニマスルールの適用停止（準備が整い次第）
- 製品ごとの適用除外措置は、発表なし。
- 国土安全保障長官は、他国が十分な対策を取った場合には大統領に報告し、大統領もそう判断した場合に関税は撤回、と明記。
- USMCAの原産地規則を満たした製品は対象外。

米国第一の投資政策の概要

- 先端技術などに関わる米国企業への同盟国からの投資に「ファストトラック」プロセスの創設。
- 10億ドル以上の対米投資に対する環境影響評価の迅速化。
- **中国関係者**による米国の技術、重要インフラ、医療、農業、エネルギー、原グリーンフィールド投資に対するCFIUSの権限強化、米国の機微技術（特にAI）の人材や事業運営への**外国の敵対者**によるアクセスの制限、CFIUSの審査対象となる「新興・基盤的」技術の拡大を追求材料、その他戦略分野への投資の制限。
- 米国人による**中国の軍事産業部門への投資をさらに抑制**するため、IEEPAや、中国の軍産複合体と関係のある企業などへの証券投資を禁止する大統領令、対外投資規制など、必要なあらゆる法的手段の利用。
- 対外投資規制の見直しでは、半導体、AI、量子、バイオテクノロジー、極超音速、航空宇宙、先進製造、指向性エネルギー、**中国の国家軍民融合戦略**に関連する分野で、米国の対中投資の一層の制限を検討。対象分野は科学技術政策局を含む関係省庁により定期的に見直す。
- 本大統領覚書で示された、「外国の敵対者」



(参考) 鉄・アルミ製品への追加関税を拡大

- トランプ大統領は2月10日、1962年通商拡大法232条に基づく鉄鋼・アルミニウム製品に対する追加関税を拡大等する大統領布告を発表。
- 2月18日付の官報で、新たに追加関税の対象となる品目のHSコードが明らかに。しかし、それらへの追加関税発動は未定。

2025年3月12日前の状況

2018年3月

鉄鋼製品に25%の追加関税
アルミ製品に10%の追加関税

2020年1月

鉄鋼製品とアルミ製品の一部派生品も対象に

例外措置

- 鉄鋼の適用除外：豪州、カナダ、メキシコ、ウクライナ
- 鉄鋼の数量割当：アルゼンチン、ブラジル、韓国
- アルミの適用除外：豪州、カナダ、メキシコ
- アルミの数量割当：アルゼンチン
- 鉄鋼・アルミの関税割当：EU、英国
- 鉄鋼の関税割当：日本
- 申請者別の適用除外制度
- 製品別の適用除外制度

2025年3月12日以降の変更点

鉄鋼製品に25%の追加関税
アルミ製品に**25%**の追加関税

鉄鋼製品とアルミ製品の**派生品を追加**
※一部品目の追加関税発動日は未定

- 3月12日以降、**全廃**
- ただし、申請者別の適用除外制度は布告発表日の2月10日に即日廃止となったが、既に承認を受けていた申請分については有効期限が切れるまで、または数量上限に到達するまで有効

232条関税の対象製品を追加する新プロセスを創設

(参考) 相互関税の導入に向け調査指示

- トランプ大統領は2月13日、貿易相手国に対する「相互関税」の導入に向けて、関係省庁に米国の全貿易相手国との貿易関係の調査を指示。
- 貿易相手国が米国製品の輸入に賦課する関税だけでなく、非関税障壁も調査するよう指示。



ARTICLES

RECIPROCAL TRADE AND TARIFFS

February 13, 2025

- 米国は長年にわたり、友好国か敵対国かを問わず、貿易相手国から不公正な扱いを受けてきた。この互惠性の欠如が米国の巨額で恒常的な財貿易赤字の要因の1つとなっている
- 貿易赤字は、経済や国家安全保障を脅かし、産業基盤を空洞化させ、国家全体の競争力を低下させるとともに、安全保障上の重要品目の供給を他国に依存する状況を生み出してきた

□ 指示内容：

- 貿易相手国が米国製品の輸入に賦課する関税だけでなく、付加価値税を含む租税、補助金や規制などの非関税障壁、為替操作や賃金抑制、市場アクセスの制限または公正な競争の障害となる慣行など、貿易相手国の幅広い措置・政策・慣行を考慮

□ 関税率：

- 貿易相手国ごとに相互関税に相当する税率を決定

□ 時期

- 調査期間や相互関税の賦課開始の具体的な時期は明示されず

4 | 第2次トランプ政権ではデカップリングが進展か

- 共和党は恒久的正常貿易関係（PNTR）の撤回など、バイデン前政権とは異なり、安全保障上重要でない分野においても、対中強硬姿勢。中国からの対内投資については、米国の不動産や企業の買収を阻止すると記載。企業では事実上の米中デカップリングを指摘する声も。

米国による主な規制の例



在米日系企業の声

- グローバルなサプライチェーンをみて中国は別扱いとなっており、中国部品は中国用、米国市場向けは中国製品を使わないようにするなど、デカップリングしている。
- 米国の顧客からは、明示的に中国や台湾で生産された製品を使わないようにとの指示が実際にある。引き合いの相談は、4~5年後に生産する製品であるため、米中のいわゆるデカップリングは今後数年でさらに明示的に出てくるかもしれない。

本日の講演内容

I. トランプ政権の対中政策

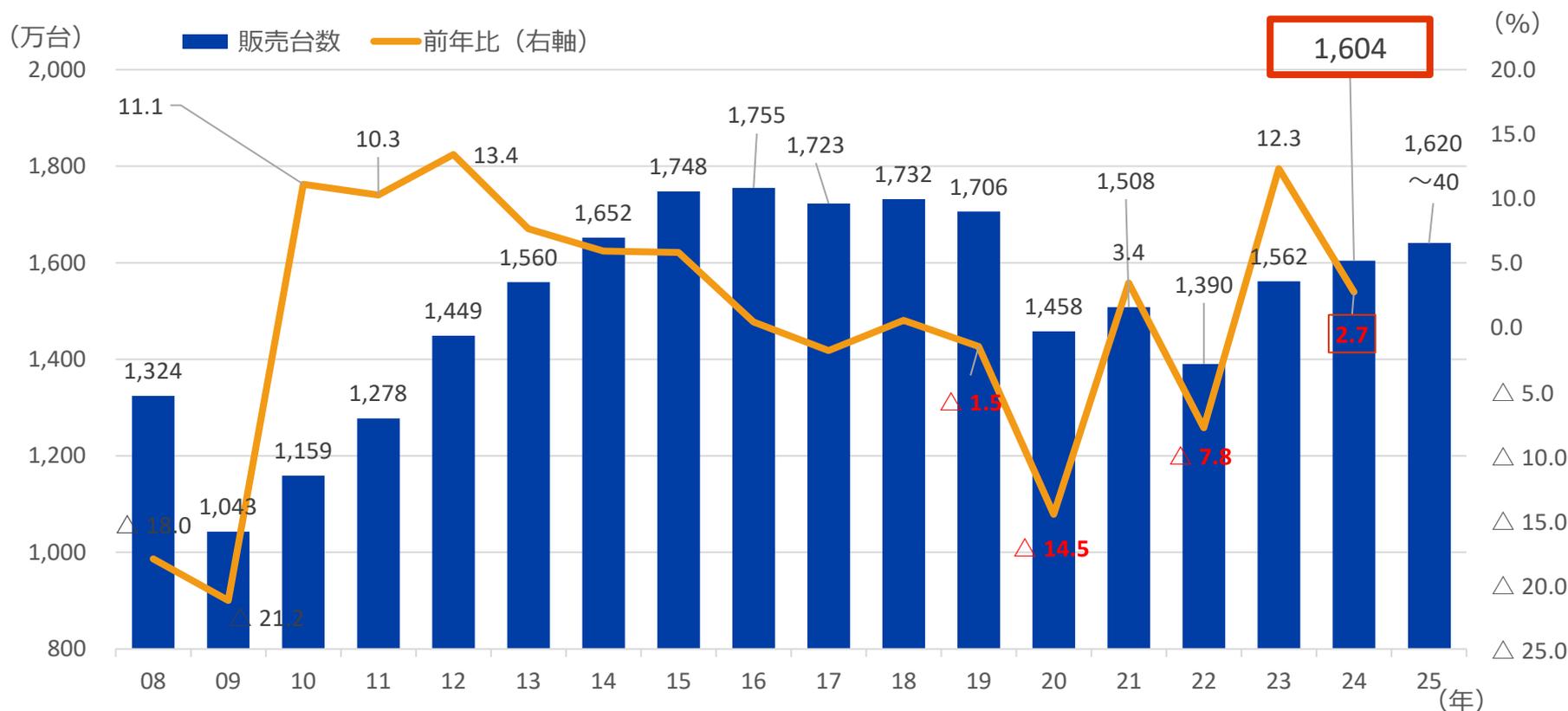
II. EV流入に対する対抗措置

III. 日系企業の反応

1 | 米国の新車販売台数推移

- 2024年は、年初予測通りの1,604万台（前年比2.7%増）。
- パンデミック以降では最多。2019年比100万台マイナスまで回復。

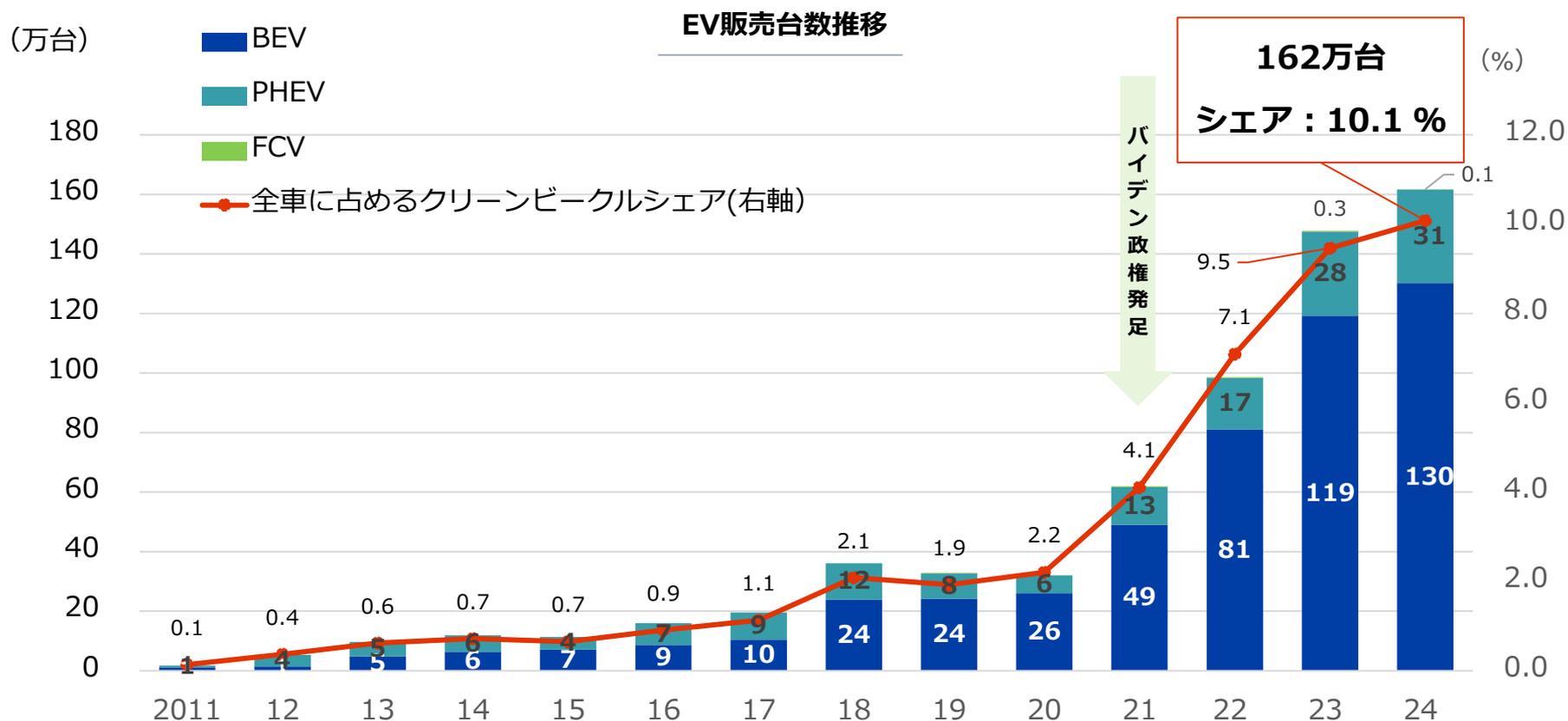
新車販売台数推移（年間）



(注) 対象はライトヴィークル：乗用車、小型トラック（バン、ピックアップトラック、SUV）。中型、大型トラック、バスは含まない。
 (出所) モーターインテリジェンスからジェットロ作成

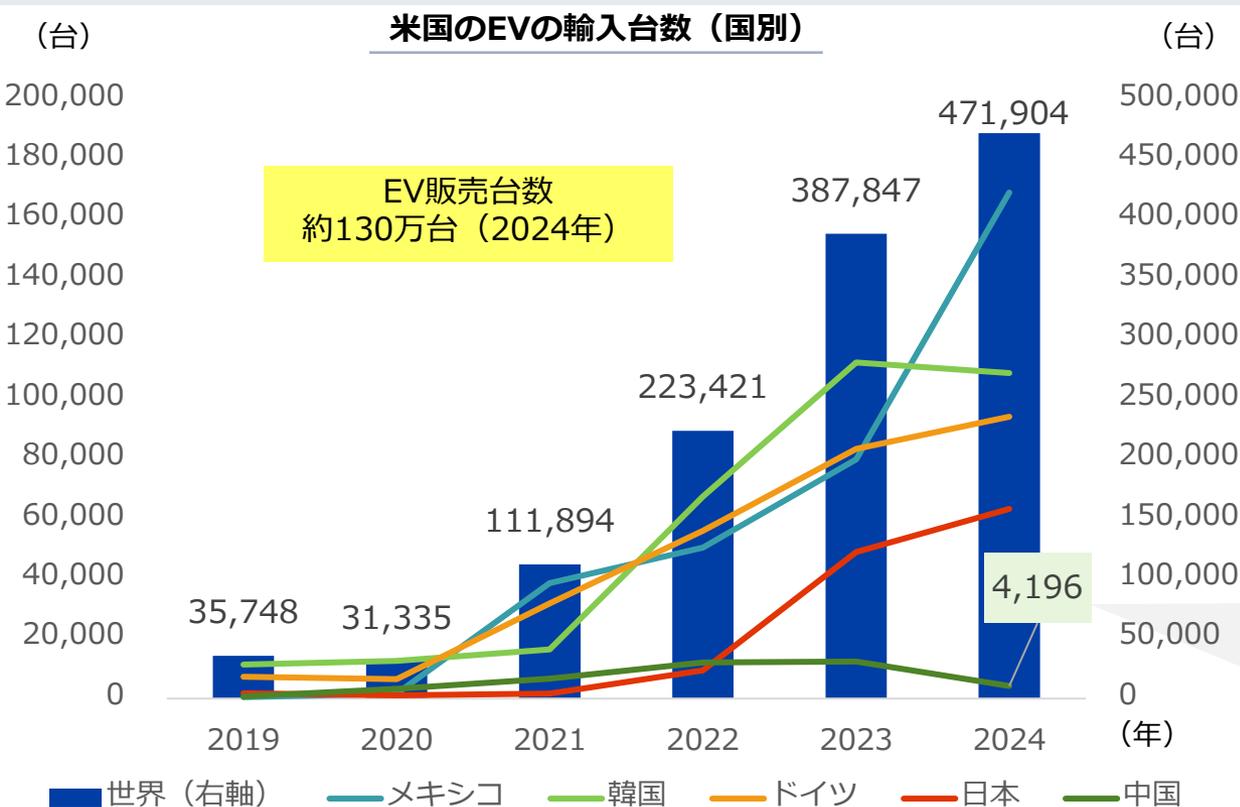
2 | EVの新車販売台数

- バイデン前政権は2030年までに、クリーンビークルの新車販売台数目標を、全新車販売台数の50%以上とした。2024年は前年比9.4%増の162万台。全車に占める割合は過去最高の1割超え。
- 2025年は、EV税額控除の撤廃懸念などからQ1の販売は押し上げられる可能性も、全体ではあまり明るい兆しはなし。



3 | 中国製EV流入に対する予防的措置

- 2024年のEV輸入台数は47万台。そのうち、中国からの輸入台数は4,200台と販売台数に占める割合は1%未満も、中国製EVの米国市場への流入懸念は継続。
- 流入懸念に対する措置は、追加関税率引き上げ、FTAの原産地規則強化、コネクテッドカーの輸入規制などが挙げられる。



中国製EV参入阻止のための施策

- ①中国からの輸入：
 - ・ 追加関税の引き上げ
- ②第三国からの輸入：
 - ・ FTAにIRAのFEOC要件を適用
- ③コネクテッドカーとしての輸入・販売禁止規制：
 - ・ 情報通信技術サービス (ICTS) のサプライチェーンの安全確保

ボルボから独立し中国のジーリーが出資するポールスターの車両と想定される。同社は2024年8月にサウスカロライナ州で生産を開始するなど、米国内への生産移管を進めており、今後さらに中国からの輸入が減る可能性が高い。

米国でのBEV販売シェア首位のテスラは、国内での年間販売台数65万台を上回る66万台を米国で生産しており、自社の中国・上海工場からの輸入はないと発表している。

(注) HTS870380。中国からの輸入台数は、メキシコ、韓国、ドイツ、日本、ハンガリー、オーストリア、ベルギーに次いで、8位。

(出所) USITCからジェトロ作成

4 | EVへの追加関税率引き上げ

① 中国からの輸入：追加関税の引き上げ

- バイデン政権下の2024年9月、中国製EVに対する301条追加関税率を100%に引き上げ。
(例：中国産EVの関税率) MFN2.5% + 301条関税100% + IEEPA関税20% = 122.5%

301条関税率引き上げ対象品目（2024年9月発表）

品目		当初の追加関税率	2024年9/27	2025年1/1	2026年1/1	品目数
鉄鋼・アルミニウム		0~7.5%	25%			321
半導体		25.0%		50%		16
EV		25.0%	100%			8
バッテリー、バッテリー部品	EV用リチウムイオン電池	7.5%	25%			1
	EV用以外のリチウムイオン電池	7.5%			25%	1
	リチウムイオン電池以外の電池部品	7.5%	25%			1
重要鉱物	天然黒鉛・永久磁石	0.0%			25%	4
	その他の重要鉱物	0.0%	25%			26
太陽電池		25.0%	50%			2
港湾クレーン		0.0%	25%			1
医療製品	注射器・注射針	0.0%	100%			2
	フェイスマスク	7.5%	25%		50%	5
	医療用手袋	7.5%		50%	100%	1

関税率はさらに引き上げられる可能性あり

Ex) 第一段階の経済・貿易協定の順守評価、301条関税見直し、IEEPA関税賦課、PNTRの撤回など

5 | FTAへのIRAのFEOC要件の適用

② 第三国からの輸入：FTAにIRAのFEOC要件を適用

- IRAでは条件を満たすクリーンビークル（新車）に対して、購入時に最大7,500ドルの税額控除。ただし、「懸念される外国の事業体」の関与は部品で2024年、重要鉱物で2025年から禁止など、厳しい要件が設定。
- こうした要件をUSMCAの原産地規則に盛り込むべきとの意見がある。

IRAによるEV税額控除の要件

要件	要件を満たすために必要な調達価格割合						
	2023年 (有効後)	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029~ 2032年
重要鉱物	① 米国または自由貿易協定の締結国で、抽出または処理あるいは北米でリサイクル	40%	50%	60%	70%	80%	
	② 「懸念される外国の事業体」が抽出、処理、またはリサイクル	60%未満	50%	不可			
	③ 上記以外			40%	30%	20%	
部品	① 北米で製造または組み立て	50%	60%	70%	80%	90%	100%
	② 「懸念される外国の事業体」が製造または組み立て	50%未満	不可				
	③ 上記以外		40%	30%	20%	10%	0%

※ リチウムイオン電池の負極材の大半を占める黒鉛と、電解質塩、電解質バインダー、または電解質添加剤に含まれる重要鉱物が「追跡が不可能な電池材料」に特定され、FEOC要件の適用開始が2027年1月1日まで延期

USMCAは2026年7月に「発効6年後の見直し」を迎える。完成車の原産地規則の修正を提案か。ただし、原産規則の改定は容易ではないとの見方も。

→①既に厳しい完成車の原産地規則、②USMCAの内での紛争案件、③カナダ・メキシコの立場

6 | コネクテッドカーの輸入・販売規制

③情報通信技術サービス（ICTS）のサプライチェーン保護規則に基づく規制

- ICTS保護規則は、トランプ政権1期目の終盤で制定。バイデン前政権下で最終規則発効。バイデン前大統領は、EVを「車輪のついたスマホ」＝コネクテッドカーとして同規則に基づく規制を発表。
- 中国またはロシアが開発、製造する車両接続システム（VCS）、自動運転システム（ADS）を搭載した車両の輸入と販売を禁止。

ICTS保護規則は、商務長官が外国の敵対者に所有、支配されている、またはその管轄・指示に従属する主体によって設計、開発、製造もしくは供給されたICTSの買収、輸入、移転、導入、売買または利用を含む取引で、過度もしくは容認できないリスクをもたらすものに対し、調査などを経て、取引の中止かリスク軽減措置を指示する



- ICTS保護規則案の策定



- ICTS保護規則案の最終規則化
- コネクテッドカーにICTS保護規則を適用



- 規制拡大を検討

コネクテッドカーへの規制概要

VCSハードウェア、対象ソフトウェアが、中国またはロシアによって所有、管理、または管轄権や指示を受けている人物によって設計、開発、製造、または供給される場合に輸入・販売を禁止

開始時期

- ソフトウェア：2027年モデル～
- ハードウェア：2030年モデル～
- モデル年のないもの：2029年1月1日～

その他条件

対象車両：1万1ポンド未満の乗用車。トラックやバスなどインターネットに接続された商用車は、追って規則制定予定
 移行期間：ソフトウェアのみ、2026年3月17日より前に設計、開発、製造、または供給された場合に限り、対象外

本日の講演内容

I. トランプ政権の対中政策

II. EV流入に対する対抗措置

III. 日系企業の反応

1 | 中国製EVの米国市場流入に対する日系企業の反応

- 米政府の方針によらず、各社ともにEV開発は継続傾向。米政府の中国製EV流入への対抗措置は、メリットになるとの意見も。
- ただし懸念は、中国製部品を利用したメキシコ製品への規制強化。
- サプライチェーンは米国と中国で概ね分けられているものの、バッテリーは引き続き中国に依存。

EV開発・中国製EV流入阻止への反応

- EVは新車購入の選択肢として残り続ける。**共和党の支持基盤の州でもEV関連投資は実行済み**なので、（トランプ大統領も）すべてを無視はできないはず。自動車メーカーもすでにEVへ投資をしており、後はペースの問題で、**ゼロになることはない**
- 現状、米国市場において、**中国製EVに対する大きな懸念はない**。ただし、**競争条件が同じだとすると、中国メーカーのEVの方が競争力がある**。
- 米国政府による、中国製EVの流入に対する対抗措置については、現状では大きな懸念はない。むしろ、**中国製EVが米国に入ってくないことにメリットがある**。

メキシコへの規制強化・バッテリーサプライチェーンへの懸念

- 米国市場向けの製品は、メキシコ工場から供給。**中国にも複数工場があるが、直接、米国に輸出しているものはない**。ただし、中国→メキシコ→米国のオペレーションはあり、**中国製部品を利用したメキシコ製品の米国への輸入制限を懸念**。
- 中国だけがターゲットになればよいが、**メキシコに対しても規制がかかったり、関税の応酬で中国が何かを売ってくれなくなる、などが起きないかと懸念している**。
- 中国で生産された部品は、中国以外では使わないようにしている。**現状、ほぼサプライチェーンは分けられている**。これには3~4年かかった。ただし、今後米国でEV需要がさらに伸びれば、中国製のバッテリーも使う可能性も検討しなければならない。**バッテリーのみは、引き続き中国にサプライチェーンを依存している**。

ご参考

- 「米中対立が対米サプライチェーンに与えた影響 – 通信機器で変化の兆し –」
(2023年10月16日)
- 「米政権交代時に注目される議会審査法（CRA） – 制度の解説と政策への影響 –」
(2024年5月30日)
- 「2024年共和党政策綱領、トランプ政策の実現可能性は – 法制度からの考察 –」
(2024年8月9日)
- 「トランプ次期政権下で取られ得る関税政策（米国） – 実現可能性と法的根拠 –」
(2024年12月10日)
- 「トランプ次期政権下で取られ得る中国製EV流入への対抗措置」
(2024年12月12日)
- 「外交手段としての関税政策、トランプ関税の日本への影響
– FTA交渉再開は転換点に –」 (2025年1月15日)

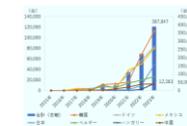
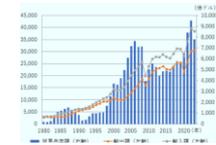


表: 主要国との貿易額 (単位: 億円)

相手国	輸出	輸入	貿易収支
中国	1,200	1,500	-300
韓国	1,000	1,200	-200
台湾	800	1,000	-200
EU	1,500	1,800	-300
ASEAN	1,200	1,500	-300
その他	1,000	1,200	-200
合計	6,700	8,200	-1,500



ご清聴ありがとうございました

日本貿易振興機構（ジェトロ）

ニューヨーク事務所

赤平 大寿



+1-212-997-0458



Hirohisa_Akahira@jetro.go.jp



565 Fifth Ave, New York, NY
10017

世界の
ビジネス関連情報
を毎日掲載！

閲覧無料

『ビジネス短信』
はこちら



<https://www.jetro.go.jp/biznews/>

北米無料
メールマガジン
『JETRO北米ニュース』

毎日配信！

新規登録はこちら



https://www.jetro.go.jp/form5/pub/nya/na_newsletter

■ ご注意

本日の講演内容、資料は情報提供を目的に作成したものです。主催機関および講師は資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様のご判断で行ってください。また、万一不利益を被る事態が生じても主催機関及び講師は責任を負うことができませんのでご了承ください。