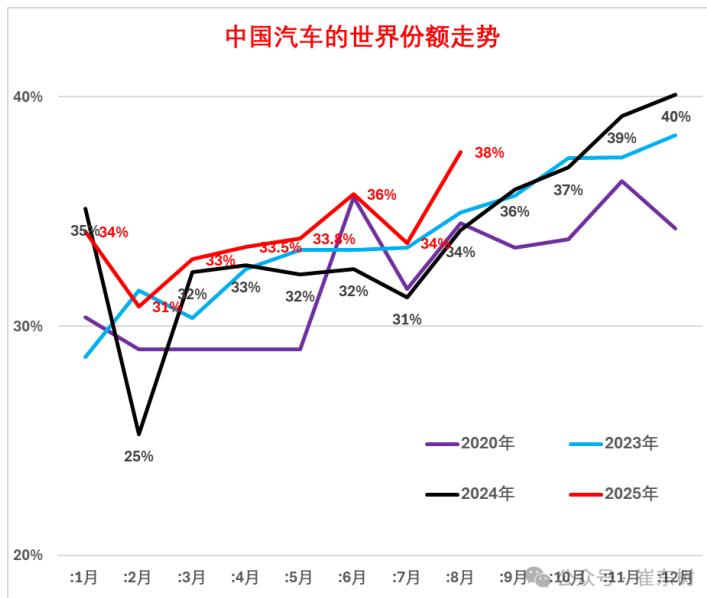


《中国自動車情報》

中国車、世界シェア38%に上昇 BYD・吉利などがけん引：25年8月

中国の自動車業界団体、全国乗用車市場情報連合会（CPCA）の崔東樹事務局長は9月29日、中国の自動車販売台数が回復したと発表した。2025年初めに実施された2種類の新たな補助金政策によるもので、25年8月の中国の世界シェアは前年より4ポイント増の38%と良好な水準となった。中国の自動車世界シェアは20年以降上昇を続けており、23年には33.8%、24年には34.2%に達した。



中国自動車の世界シェア推移

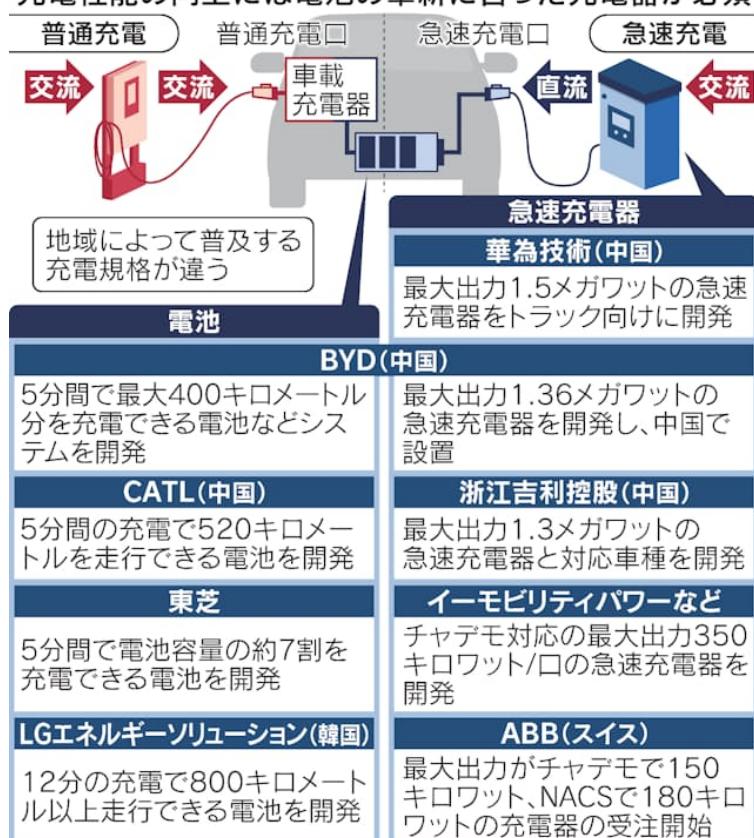
2025年1~8月の世界自動車販売台数は前年同期比6%増の6198万台。うち、中国は12%増の2110万台、米国は3%増の1125万台、インドは6%減の329万台、日本は6%増の303万台、ドイツは3%減の207万台だった。現時点では中国市場が最も活況で成長率が高い。新エネルギー車（NEV）の急成長に伴い、中国ブランドも全体として世界シェアを拡大している。BYD（比亜迪）、吉利汽車（Geely Automobile）、奇瑞汽車（Chery Automobile）、長安汽車（Changan Automobile）などの中国ブランドが好調で、中でもBYDは世界6位、吉利は9位にランクインしている。

テスラやBYDが急速充電網 車載電池の性能最大限に

電気自動車（EV）大手の中国・比亜迪（BYD）や米テスラが、それぞれ中国と米国で急速充電網の整備を進めている。車載電池の性能を十分に引き出すには、充電器の進化も欠かせないためだ。次世代の充電器の開発競争も激しくなっている。中国の車載電池最大手、寧徳時代新能源科技（CATL）は4月、5分で航続距離520キロメートル分を充電できる電池を開発したと明らかにした。BYDも3月、5分で400キロメートル走れるEV技術を発表した。充電時間の長さは、EV普及の足かせになっている。このため、EV市場の先頭を走る中国勢は短時間で充電できる電池開発に力を入れている。ガソリン車の給油並みの速度で

満充電できれば、利便性は大きく向上する。

充電性能の向上には電池の革新に合った充電器が必須



ただ、課題がある。電池の性能を十分に引き出すには、充電器の進化も欠かせない。充電能力は電流・電圧の掛け算で決まり、車両と充電器で低い方の値が上限となる。車両の性能を高めても充電器の性能が低ければ、充電速度は遅いままでになる。CATLやBYDが開発した電池を生かすには、出力の大きい急速充電設備が必要になる。BYDは最大出力1.36メガ（メガは100万）ワットの独自の充電器を中国全土4000カ所以上に展開する計画だ。普及する充電規格は地域ごとに異なる。中国では充電規格「GB/T」が普及しており、中国勢の多くがGB/T対応の充電器を開発している。日本では「CHAdeMO（チャデモ）」を採用した出力50～90キロワットの充電器が普及するが、現状ではメガワット級の出力には対応していない。電池の進化の恩恵を受けるには、日本でも高出力の充電網が必要になる。一方、特斯拉は充電性能を世界中のどこでも引き出せるように、独自の充電インフラを構築しようとしている。充電規格「NACS」を採用し、米国を中心に日本を含めた世界で最大出力が250キロワットの充電器を7万基以上設置した。NACSは米国では最も普及する充電規格となっており、トヨタ自動車や米フォード・モーターなどが北米で採用している。マツダは日本市場向けのEVでもNACSの採用を予定する。車載電池の性能はEVの利便性に大きな影響を与える。電池性能を最大限まで引き出すために、急速充電網の整備を戦略的にしていくことが必要だ。

中国勢口ボタクシー、相次ぎシンガポール進出 「WeRide」「Pony.ai」が現地大手と組む

中国の自動運転企業「文遠知行（WeRide）」と「小馬智行（Pony.ai）」は9月20日、それぞれシンガポールで現地企業と提携し、自動運転タクシー（ロボタクシー）事業を開始すると発表した。WeRideは東南アジア配車大手のグラブと組み、シンガポール北東部のニュータウン、ブンゴル地区で2路線、11台を投入する。9月から実証運行を開始し、2026年初めには一般向けに配車サービスを提供する計画だ。対象車両は、運転支援機能を使って高速道を走行している際、極端で特殊な状況の識別や警告、対応が不十分になる可能性がある。運転手が適切な介入をしない場合、衝突のリスクが増加するおそれがある。シャオミはスマホのショートメールやアプリで対象車両のオーナーに連絡する。車両の機能を無線で更新する「OTA（Over the Air）」を通じて、無償でソフトウェアをアップデートし、安全上の懸念を解消する方針だ。SU7は2024年3月に発売されると爆発的な人気を呼び、瞬く間に中国EV業界の台風の目となった。25年8月の納車台数は約3万台、24年3月からの累計納車台数は30万台を超えている。

[シャオミEV「SU7 Ultra」日本初披露、2027年以降にスマホ・家電・自動車の一体販売へ](#)

中国スマートフォン大手小米科技（シャオミ）が、9月26～28日に東京・秋葉原で開催された「Xiaomi EXPO 2025」で、高性能電気自動車（EV）の「SU7 Ultra」を日本で初披露した。スマートフォンで世界3位に食い込むなど、米アップル、韓国サムスン電子に対抗する企業に成長し勢いが止まらない。シャオミは、中国市場で成功したスマホを起点に家電・電気自動車（EV）を展開する戦略を日本市場にも持ち込もうと動きを本格化させ始めた。独自の常設店舗「Xiaomi Store（シャオミ ストア）」で、スマホ・家電・EVを一体販売する「人×クルマ×家（Human × Car × Home）」を実現し、日本市場での新たな成長曲線を描こうとしている。最終的には、基本ソフト（OS）「Xiaomi HyperOS」を基盤に、切れ目なく生活に入り込むことを目指す。帰宅時にEVから家電が自動起動する動画で、シャオミが描く近未来を示した。日本法人の鄭玄副社長は「EVは我々のエコシステムを完成させる最後のピース」と強調し「将来的にはそういう全体のエコシステムを日本でも実現したい。まず、どういうイメージなのかを日本のお客さんにもお見せしたいという背景で、今回自動車の展示もした」と説明した。



BYD、月間新車販売が実質5年ぶり減 中国頭打ちで海外シフト急ぐ

中国自動車大手の比亞迪（BYD）が成長の踊り場を迎えた。9月の新車販売台数が実質5年ぶりに減少に転じた。中国の電気自動車（EV）市場の成長を背景に事業を拡大してきたが、競争は激しくシェアの低下が続く。BYDの新車販売（輸出含む）は2020年7月以降、右肩上がりで拡大。春節（旧正月）の大型連休がずれた影響で前年同月を下回った24年2月を除き、前年同月比プラスを維持してきた。

BYDの9月販売、1年7カ月ぶり前年同月割れ 6%減の39万台

中国自動車大手の比亞迪（BYD）は1日、9月の新車販売台数が前年同月比6%減の39万6270台だったと発表した。前年実績を下回るのは1年7カ月ぶり。海外販売は前年よりも増えたものの、激しい競争が続く国内市場で苦戦した。

奇瑞汽車が香港上場、時価総額約3.8兆円に 新エネ車への転換加速

中国国有自動車大手の奇瑞汽車（Chery Automobile）が9月25日、香港取引所に新規株式公開（IPO）した。初値は公開価格の30.75香港ドル（約580円）を11%上回り、34.2香港ドル（約650円）をつけた。時価総額は2000億香港ドル（約3兆8000億円）近くとなつた。同社は上場に伴う公募増資で91億4500万香港ドル（約1兆7000億円）を調達している。奇瑞汽車は1997年に設立され、安徽省蕪湖市に本社を置く。ガソリン車のほか電気自動車（EV）などの新エネルギー車を手がけ、奇瑞（Chery）、捷途（Jetour）、星途（Exeed）、iCAR、智界（Luxeed）の5ブランドを展開している。

中国EV「小鵬汽車」、欧州で現地生産 マグナと提携しグラーツ工場でSUV量産

中国の電気自動車（EV）メーカー、小鵬汽車（Xpeng）はこのほど、欧州での現地生産に関する重要な計画を発表した。オーストリアの車開発・生産受託大手マグナ・シュタイヤーと提携し、既存の成熟した生産ラインを利用し、欧州でのEVの現地生産を推進する。計画

に基づき、第1期プロジェクトが2025年第3四半期（7～9月）にマグナ・シュタイヤーのグラーツ工場で開始され、スポーツタイプ多目的車（SUV）「G6」とミッドサイズSUV「G9」の最初の量産を無事に完了した。将来的にグラーツ工場でより多くのモデルを生産する。同社は21年にノルウェーを皮切りに欧州市場へ進出して以来、グローバル事業の拡張を続け、現在は46以上の国・地域に進出している。25年1～7月の海外販売台数は前年同期比3.2倍の1万8701台と、好調な業績を収めた。

BYD、軽EVを日本で初公開へ モビリティショーで

中国の電気自動車（EV）大手の比亜迪（BYD）が10月末から都内で開催される「ジャパンモビリティショー2025」で軽自動車のEVを展示することが8日、わかった。世界で初めて公開する。BYDは2026年後半にも日本の軽自動車市場に参入する。日本法人の東福寺厚樹社長が都内で開かれたイベントで明らかにした。BYDは日本の軽専用の車台（プラットホーム）を独自に開発し、26年後半をメドに発売する。

マツダが中国をEVの欧州向け輸出拠点に 現地は新車発売で巻き返し

マツダは販売が低迷する中国事業の立て直しを急いでいる。現地の合弁会社を通じて新型の電気自動車（EV）を9月下旬に発売した。EVやプラグインハイブリッド車（PHV）が普及する中国では現地勢がシェアを伸ばす。中国をEVの輸出拠点として活用して欧州などの電動化に対応する。長安汽車などと合弁の長安マツダを通じ、多目的スポーツ車（SUV）「EZ-60」を中国で発売した

《自動車関連情報》

EV新車販売、4～9月は2年ぶり増 ホンダの新型軽がけん引

自動車販売の業界団体が6日発表した2025年4～9月の電気自動車（EV）の国内販売台数（軽自動車含む）は、前年同期比3%増の2万8501台だった。同時期としては2年ぶりの増加で新車全体に占めるEVの割合も1.5%とわずかに増えた。ホンダが9月に発売した軽EV「N-ONE e:」が市場をけん引した。日本自動車販売協会連合会（自販連）と全国軽自動車協会連合会（全軽自協）が車名別新車販売台数をまとめた。対象車種は乗用車のみで、トラックやバスは含まない。「N-ONE e:」の9月販売は2508台で国内メーカーのEV首位となった。日本のEV市場をけん引してきた日産自動車の軽EV「サクラ」を抜いた。サクラの9月販売は前年同月比42%減の1432台と低迷しており、4～9月でも39%減の6141台だった。4～9月の軽自動車を除くEV販売は18%増の1万9264台だった。充電インフラの整備が進みつつあることに加え、米EV大手のテスラが値引きや店舗数拡大で攻勢をかけている。自販連と全軽自協が同日発表した25年4～9月の車名別新車販売は、ホンダの軽「N-BOX」が4%減の9万7958台で4年連続で首位だった。2位はスズキの軽「スペーシア」で微減の7万9805台、3位はトヨタ自動車の「ヤリス」で3%増の7万5349台だった。

4~9月の国内新車販売、2年ぶりプラス ダイハツは3割増

自動車販売の業界団体が1日発表した4~9月の国内新車販売台数（軽自動車含む）は、前年同期比1%増の218万54台だった。2年ぶりに前年実績を超えた。ダイハツ工業は29%増の25万8147台だった。6月に約3年ぶりに発売した新型車がけん引した。日本自動車販売協会連合会（自販連）と全国軽自動車協会連合会（全軽自協）がまとめた。登録車（排気量660cc超）が2%減の137万2331台、軽自動車は5%増の80万7723台だった。登録車は3年連続で減少し、軽自動車は2年ぶりに増えた。ダイハツは2年ぶりに増えた。同社は23年12月に大規模な認証不正を公表し、国内すべての完成車工場で生産・出荷を止めていた。24年5月に全工場が再稼働したが、販売台数は低迷していた。25年6月には不正発覚から初めての新型車となる軽自動車「ムーヴ」の販売を始めた。価格は二輪駆動車の最安タイプが135万円台で、ムーヴとして初めてスライドドアを採用した。24年10月に多目的スポーツ車（SUV）「アウトランダー」を大幅改良して発売した三菱自動車は9%増の5万7918台、25年4月に主力SUV「フォレスター」にストロングハイブリッド（HV）モデルを追加したSUBARU（スバル）も8%増の5万4775台と好調だった。一方、日産自動車は17%減の18万5672台で、比較可能な1993年以降で最低の水準に落ち込んだ。新型車が乏しく、販売不振が深刻になっている。トヨタ自動車は微減の66万9061台だった。

世界のEV電池搭載量、1~6月のトップ10は6社が中国勢 パナソニックは回復基調

韓国の調査会社SNE Researchによると、2025年1~6月の世界の電気自動車（純電気自動車、プラグインハイブリッド車、ハイブリッド車を含む）向け電池の搭載量は、前年同期比37.3%増の504.4ギガワット時（GWh）となった。メーカー別では、上位10社のうち6社を中国勢が占めた。

2025年H1全球电动汽车电池装机量（单位：GWh）						
排名	电池制造商	2025H1	2024H1	同比变化	2025H1市场份额	2024H1市场份额
1	宁德时代	190.9	138.5	37.9%	37.9%	37.7%
2	比亚迪	89.9	56.7	58.4%	17.8%	15.4%
3	LG新能源	47.2	45.2	4.4%	9.4%	12.3%
4	中创新航	21.8	17.8	22.7%	4.3%	4.8%
5	SK On	19.6	17.7	10.7%	3.9%	4.8%
6	松下	18.8	16.5	14.4%	3.7%	4.5%
7	国轩高科	17.9	9.7	85.2%	3.6%	2.6%
8	三星SDI	16.0	17.4	-8.0%	3.2%	4.7%
9	亿纬锂能	13.6	8.2	65.9%	2.7%	2.2%
10	蜂巢能源	12.9	6.2	107.7%	2.6%	1.7%
-	其他制造商	55.8	33.6	66.2%	11.1%	9.1%
-	总计	504.4	367.4	37.3%	100.0%	100.0%

数据来源: SNE Research 整理: 盖世汽车

auto.gasgoo.com

1位は寧徳時代 (CATL) で37.9%増の190.9GWh、市場シェアは0.2ポイント増の37.9%だった。2位は比亞迪 (BYD) で58.4%増の89.9GWh、市場シェアは15.4%から17.8%に拡大した。BYDはグローバル市場での地位を確立しつつある。とりわけ欧州市場での伸びが大きく、2025年1~3月期の搭載量は6.0GWhと前年同期比で313.4%増加した。

ボルボ、30年までに米国で新型HV生産へ 広がるEV戦略見直し

スウェーデン高級車ボルボ・カーは23日、2030年までに米国で新型ハイブリッド車 (HV) の生産を始めると発表した。ドイツ・フォルクスワーゲン (VW) が本格的なフルHVを初めて開発すると明らかにするなど、電気自動車 (EV) シフトを先導してきた欧州車大手で戦略見直しが広がっている。

トヨタ、EV充電器に参入 家庭向け自動車とセット販売

トヨタ自動車は2025年秋にも、電気自動車 (EV) の家庭向け充電器を発売する。短時間で充電できる機器を自社開発し、系列販売店で車とセットで提供する。充電器の保守も販売店を通じて請け負う。EVを国内で普及させるには、自動車メーカーが充電インフラと合わせて整備することが必要だと判断した。EVやプラグインハイブリッド車 (PHV) に使える充電器を販売する。

トランプ関税で動く企業 いすゞ、「新常態」下で米国新工場

いすゞ自動車は1日、2027年に稼働を始める米国工場の起工式を開いた。同社が米国で自社工場を建設するのは初めて。エンジン車や電気自動車 (EV) の中型トラックを主に生産

する。北米ではトラックの需要が伸びている。高関税が「新常態」になるなか、現地生産で成長にアクセラルを踏む。

日本車6社の米新車販売5%増 7~9月、値上げ進まず駆け込み続く

トヨタ自動車など日本車6社が1日発表した7~9月期の米新車販売台数は前年同期比4.7%増の150万1637台だった。9月30日に購入補助が終了した電気自動車（EV）の駆け込み需要に加え、トランプ米政権の関税発動後も各社が大幅な値上げを控えていることが販売を押し上げた。今後は値上げが相次ぐ可能性もある。

テスラ、世界販売7%増でも株価5%安 EVは長期低迷懸念も

米電気自動車（EV）大手テスラが2日発表した2025年7~9月期の世界販売台数は前年同期比で7.4%増えた。3四半期ぶりの増加だが米国のEV購入補助廃止前の特需が大きい。好調な販売にもかかわらず株価は5%安で終えた。市場は今後米国に加え、中国や欧州など世界でのEV販売低迷が長期化すると見込む。

タイ8月新車販売、5カ月連続増のプラス5% 新興中国勢がけん引

2025年8月のタイ新車販売台数は、前年同月比5%増の4万7622台だった。増加は5カ月連続。8月中旬から開催された自動車展示会の受注などが貢献した。日本勢の販売は減少したもの、重慶長安汽車などタイ市場に参入した新興の中国勢の販売が拡大しており、中国車シェアは10%台半ばから23%に達した。

アジアブランド500、首位はトヨタ 中国217社で最多

米ブランド評価機関ワールドブランドラボは24日、2025年（第20回）「アジアブランドトップ500」を発表した。20カ国・地域のブランドがランク入りを果たし、上位3位は日本のトヨタ自動車、中国送電大手の国家電網、韓国のサムスン電子となった。中国勢は217ブランドがランキングに入り、全体の43.4%を占め、国別でトップに立った。そのうち、中国本土のブランドは178ブランドだった。2位の日本は129ブランド、3位の韓国は45ブランドだった。ここ数年、世界の消費トレンドと業界の発展の様相には大きな変化が起こっている。昨年のランキングと比べ、金融や自動車、小売などの業界のブランドがやや増加し、ITやメディア、食品・飲料などは減少した。中でも金融は71ブランドがランク入りし、業種別で最多となった。2~5位にはIT（49ブランド）、メディア（44ブランド）、食品・飲料（41ブランド）、自動車（28ブランド）が入った。

スズキ、軽乗用EVを26年度に量産へ モビリティショーで展示

スズキは8日、乗用車に分類される軽の電気自動車（EV）について2026年度から量産を目指すと発表した。同タイプはスズキにとって初。10月下旬から東京ビッグサイト（東京・江東）で開かれる「ジャパンモビリティショー（JMS）2025」でコンセプトモデル「Vision e-Sky」を展示する。販売時期や生産地域などの詳細は現時点では非公表として

いる。1回の充電での航続距離は270キロメートル以上としており、ホンダが9月に発売した軽EV「N-ONE e:」の295キロメートルに迫る。「ユニーク・スマート・ポジティブ」をテーマとした。スズキは2月に発表した30年度を最終年度とする中期経営計画で日本で6モデルのEVを投入するとしている。今回を含め3モデル目となる。JMSではこのほか、電動二輪車のコンセプトモデル「e-VanVan」やトヨタ自動車とダイハツ工業の3社で共同開発する軽商用EVなども展示する予定だ。

トヨタ、タイに最安HV投入し攻勢 中国EV信用低下の隙を突く

トヨタ自動車は2025年8月下旬、タイで小型セダン「ヤリスエイティ」のハイブリッド車（HV）を発売した。年内は限定価格の71万9000バーツ（約333万円）で販売する予定で、これまでタイ市場に投入しているHVの中で最安だった小型多目的スポーツ車（SUV）「ヤリスクロス」よりも約1割安い。「タイの消費者の期待を上回るモデルを投入できると確信している」——。首都バンコクで開いた発表会の席上、現地法人の山下典昭社長が自信を見せた通り、出足は好調だ。関係者によれば、発売後の8月末に現地で開かれた展示即売会でも、計画を上回る受注を得ている。長年、日本車が9割近いシェアを誇ってきたタイ市場だが、近年は中国EV（電気自動車）の攻勢が激しい。中国EVのタイ市場での販売が本格化したのは23年のことだが、タイ運輸省陸運局によれば、同年の新車登録で前年から倍増の13.4%のシェアを獲得している。



100万円で“遊べるマイクロEV”が話題に。「タイヤ付きテック」ASTRAUX、欧州Z世代を直撃

毎年独ベルリンで開催される国際コンシューマ・エレクトロニクス展（IFA）。今年の会場で最も注目を浴びたのは、スマート家電でもスマートフォンでもなく、新興テックブランド「ASTRAUX」の超小型電気自動車（マイクロEV）だった。同じく独ミュンヘンの国際モビリティ見本市・IAA MOBILITY 2025ではなく、コンシューマ・エレクトロニクス展への参加を選んだことから、製品の差別化を図るASTRAUXの戦略が透けて見える。このマイクロEVは、従来の自動車の概念を覆す「タイヤの付いたテック製品」とも言えるものだ。

ASTRAUXは、中国自動車大手・吉利控股（Geely）の傘下企業とスマホメーカー・魅族科技（Meizu）の合併によって設立された星紀魅族（DreamSmart）でCEOを務めていた蘇静氏が、アラブ首長国連邦のドバイで立ち上げた。コアメンバーには、極星科技のCOO

だった陳思英氏やスマホ大手・シャオミ（Xiaomi）出身の解生氏が名を連ねている。スマートと自動車の両発想をかけ合わせる布陣だ。



川柳

- ◎執務室、移転しました、愛の巣へ
- ◎どの顔も、小さい器と、面の皮
- ◎この時代、警察手帳、疑うね
- ◎地震かな、地団駄踏んだ、平和賞

宮本政義

Mail:masamiyamoto1@gmail.com
Mail:masa.miyamoto@163.com
Mobile: 070-6462-1880(携帯)