

《 中国自動車情報 》

中国EV「リープモータ」、初の通期黒字を達成 新興勢トップに躍り出た「65%内製化」の底力

中国の新興電気自動車（EV）ブランド「零跑汽車（LeapMotor=リープモータ）」が2025年の通期決算を発表した。売上高は前年比101.3%増の647億3000万元（約1兆5000億円）、親会社株主に帰属する純利益は5億4000万元（約120億円）となり、初めて年間黒字を計上。同社は理想汽車（Li Auto）に続き、中国の新興EVメーカーとして2社目となる悲願の通期黒字化を達成した。

販売台数で新興勢トップに

25年通年の新車納車台数は前年比103.1%増の59万6600台を記録。2年連続で販売台数が倍増し、新興EVメーカーの中で首位に立った。好業績の背景には、車両の原材料・部品コスト（BOMコスト）の約65%を自社で開発・製造する「高度な内製化」がある。この独自のコスト管理能力が、激しい市場競争にける大きな優位性となっている。中国国内市場の強化と並行して、海外展開も急加速している。2025年の輸出台数は6万7100台に達した。欧州大手ステランティスとの合併会社「零跑国際（Leapmotor International）」を通じて、2025年末までに世界40市場・900カ所の拠点を展開。そのうち800カ所以上を欧州に集中させている。さらに、欧州市場における供給体制の本格構築を急いでいる。スペインでの現地生産（CKD）プロジェクトが進展しており、2026年10月の稼働を予定している。併設される電池工場もすでに選定を完了しており、2026年4月に初の電池パック試作を開始し、7月には量産に移行する計画だという。

中国車世界販売台数トップも、覇権はまだまだ遠い？

2025年、中国の自動車メーカーによる世界販売台数の合計が、初めて世界首位に躍り出たと言われている。すでに輸出台数で首位を確立していたなか、さらなる躍進を遂げた格好だ。しかし、それが直ちに「中国車の覇権」を意味するかと言えば、疑問が残る。次なる自動車大国としての潜在能力を見せつける中国に対し、いま何が欠けているのだろうか。日本経済新聞は2025年12月30日、中国メーカーは2025年に全世界で約2700万台の新車を販売、日本メーカーの約2500万台を超えて首位に立つ見通しだと報じた。ただしこの数字は同紙独自の集計であり、3カ月以上経った現在も最終的な確定値は明らかになっていない。筆者の独自計算でも、約2650万台近い数値を確認できた。日本勢を圧倒する結果とは言えないが、少なくとも数では超えたと言って良いだろう。

中国セレス、25年売上高13.6%増。ファーウェイ連携EV「AITO」、高級SUV市場でシェア2割超

中国自動車メーカーの賽力斯集団（SERES=セレス）が発表した2025年決算によると、売上高は前年比13.63%増の1648億8800元（約3兆7900億円）、純利益は0.18%増の59億

5700万元（約1400億円）だった。年間総販売台数は51万6900台、うち新エネルギー車（NEV）は前年比10.63%増で47万2300台だった。中でも、ファーウェイと共同開発した電気自動車（EV）ブランド「問界（AITO）」は特に好調で、年間納車台数は約10.1%増の42万6000台に達した。車両の平均販売価格は2024年の37万7000元（約870万円）から39万1000元（約900万円）へ上昇し、高級新エネルギーSUV市場でのシェアは2割を超えたという。同ブランドは現在、中国の高級EVブランドの中でも販売台数でトップクラスに位置している。賽力斯はブランドのさらなるハイエンド化戦略を推進しており、2025年の研究開発費は前年比77.4%増の125億1200万元（約2900億円）。26年3月23日には、25万元（約580万円）クラスの家庭向け新型SUV「M6」を発表、同年4～6月期の発売を予定している。M6の受注台数は予約開始から24時間で6万台を突破したという。

ついに赤字打破へ 中国EV「NIO」、設立11年目で初の四半期黒字化を達成

中国の電気自動車（EV）メーカー「蔚来汽車（NIO）」はこのほど、2025年通期および10～12月期決算を発表した。同社は設立11年目にして初めて四半期ベースで黒字を達成した。しかし研究開発費や市場投資の拡大により、通年ではなお赤字が続いている。25年通年の売上高は前年比33%増の約874億8800万元（約2兆円）だった。その大部分は依然として自動車販売によるもので、販売台数は同46.9%増の32万6028台に達した。NIOのほか、ファミリー向けのセカンドブランド「楽道（ONVO）」、サードブランドの小型車「萤火虫（firefly）」を展開したことで、10～12月期の納車台数は過去最高の12万台超を記録した。巨額の研究開発費や市場投資を背景に、通年の純損失は149億4300万元（約3400億円）となったが、損失幅は24年より縮小した。10～12月期の売上高は前年同期比75.9%増の346億5000万元（約8000億円）で、初めて四半期黒字を達成、営業利益は12億5000万元（約290億円）に達した。車両粗利率は18.1%に上昇し、スケールメリットや自社開発チップによるコスト抑制の効果が表れている。

BYD、2025年売上高18兆円で過去最高 海外販売100万台突破も「価格競争」の影

中国電気自動車（EV）最大手の比亞迪（BYD）は2025年通期決算を発表した。売上高は前年比3.46%増の約8040億元（約18兆円）となり、過去最高を更新した。一方で親会社株主に帰属する純利益は326億元（約7500億円）と前年比約19%減となり、増収減益となった。事業別では、自動車および関連事業の売上高は前年比5%増の約6486億5000万元（約15兆円）と引き続き主力の収益源だった。スマートフォン部品・組立事業の売上高は同2.7%減の約1552億4000万元（約3兆6000億円）だった。BYDは垂直統合型のサプライチェーンと独自のブレードバッテリーによるコスト競争力を強みとするが、中国国内で長期化する価格競争の影響を受け、粗利益率は前年の19%から18%へと低下した。これは過去5年間で最低水準となる。さらに、研究開発投資の拡大も利益を圧迫した。2025年の研究開発費は同17.1%増の634億元（約1兆5000億円）に達した。販売面では、新エネルギー車（NEV）の年間販売台数は460万台に達し、世界首位を維持した。特に海外販売は105万

台と前年比145%の大幅増となった。同社は近年、海外での生産拠点建設や供給網構築を加速させており、「製品輸出」から「産業チェーン輸出」へと戦略転換を進めている。

BYDのEV、走行30万キロまで電池保証 日本最長プランで攻勢

中国・電気自動車（EV）大手の比亞迪（BYD）が提供している電池の保証プランが注目を集めている。電池を交換できる走行距離は30万キロメートルと、日本で最長だ。タクシー業者など走行距離が長い法人も安心できるようにした。走るほど電池は劣化するため、保証距離が長いほど購買動機が高まる。夏に切り札の軽自動車を投入する考えで、保証プランとセットで攻勢をかける。

日産、中国で新型SUV 新たな電動システムで航続距離1450キロ

日産自動車は20日、中国で多目的スポーツ車（SUV）の新型車「NX8」の予約販売を始めたと発表した。電気自動車（EV）に加え、新たな電動システムを搭載した航続距離1450キロメートルのタイプもそろえた。EVの航続距離に不安がある消費者の需要にも対応する。NX8は日産の中国合弁ブランド「東風日産」から4月に正式発売する。20日、広東省広州市で発表会を開いた。

中国・吉利汽車、25年12月期利益横ばい 26年は輸出台数5割増

中国民営自動車大手の吉利汽車控股が3月18日発表した2025年12月期決算は、純利益が前の期比0.2%増の168億元（約3900億円）だった。販売台数は39%増えたが、低価格帯の車両の販売が伸びたことなどで利益はほぼ横ばいとなった。売上高は25%増の3452億元だった。地域別の売上高では中国が全体の8割弱を占める構図は変わらず、国内外で売上高が伸びた。

ホンダの中国合弁、減損160億円計上 25年12月期

ホンダと中国で合弁会社を手掛ける自動車大手、広州汽車集団は15日、2025年12月期決算に同合弁会社の減損損失7億元（約160億円）を計上したと明らかにした。同合弁会社は中国での販売が低迷しており、生産に関わる資産の収益性が下がったと判断した。減損を計上したのは広州汽車とホンダが手掛ける合弁会社「広汽ホンダ」だ。

中国車、25年世界新車販売で首位 BYDと吉利が日産・ホンダ超え

2025年の世界新車販売ランキングで、中国車が総販売台数で日本車を上回り首位となった。日本車の首位陥落は00年以降初めて。比亞迪（BYD）と浙江吉利控股集団が日産自動車とホンダの販売台数をそれぞれ上回った。足元で中国市場の伸びは鈍化してきている。中国車の勢いが続くかどうかは、欧州や東南アジアなど海外の開拓にかかっている。

シャオミ新型EV「SU7」、発売3日で3万台受注予約 テスラ「モデル3」の約2カ月分に迫る

中国スマートフォン大手の小米集団（Xiaomi）傘下で電気自動車（EV）事業を展開する「小米汽車（Xiaomi Auto）」が、モデルチェンジした新型「Xiaomi SU7」シリーズを投入した。立ち上がりは市場予想を大きく上回る勢いを見せている。SU7は、同社の主力モデルの一つであり新型では性能とスマート化の両面でさらに進化を遂げた。全モデルに同社の高度運転支援システム「HAD（Hyper Autonomous Driving）」を標準搭載し、独自AIモデル「XLA」を組み合わせた。これにより、商業施設の地下駐車場での車位レベルのナビゲーションや、複雑な交通シーンの理解・推論、自然な対話による車両制御を実現している。3月19日に価格公表と同時に正式発売されると、わずか34分で受注予約は1万5000台を突破し、3日以内に3万台を超えたという。さらに、店舗での試乗予約も5万人を上回るなど、初代モデルを上回る熱狂ぶりだった。



価格は21万9900元（約510万円）からで、SU7、SU7 Pro、SU7 Maxの各モデルはいずれも前モデル比で4000元（約9万2000円）の値上げとなった。米ゴールドマン・サックスによれば、スペック向上に伴う車両1台当たりの原材料コストは2万元（約42万円）以上増加したと試算されている。それにもかかわらず、販売価格の引き上げ幅を抑えた点について、同社が価格競争に安易に追随しない姿勢を示したものと分析している。

中国・上海汽車の純利益6倍に 25年12月期、独自ブランド販売増

中国国有自動車大手の上海汽車集団が1日発表した2025年12月期の連結決算は、純利益が前の期比6.1倍の101億元（約2300億円）となった。米ゼネラル・モーターズ（GM）との合併事業で前の期に減損処理をした反動や、独自ブランドの販売が伸びたことから増益となった。

BYD、3月新車販売2割減 新型EV発売で減少幅縮小

中国の自動車大手の比亞迪（BYD）は1日、3月の新車販売台数は前年同月比20%減の30万222台だったと発表した。前年同月比マイナスは7カ月連続となった。3月は電気自動車（EV）の新型を発売し、1~2月よりも減少幅は縮小した。1月、2月の新車販売はそれぞれ30%減、41%減だった。

BYD、PHV「シーライオン6」900台超受注 発売4カ月

中国・電気自動車（EV）大手の比亞迪（BYD）日本法人は1日、2025年12月に発売したプラグインハイブリッド車（PHV）「シーライオン6」の受注台数が900台を超えたと発表した。26年の受注のうち5割をこの車が占める。シーライオン6はBYDが初めて日本で発売したPHV。走行の静粛性やコスパの良さへの評価が高い。満充電、燃料満タンの状態での総航続距離は1000キロメートルを超える。EVへの航続距離不安のある顧客を取り込んだ。26年後半には、ステーションワゴンとコンパクト多目的スポーツ車（SUV）のPHVを投入する予定だ。ラインアップを増やして、日本車など先行ブランドの切り崩しを狙う。同日に、シーライオン6の車内アプリで動画配信サービス「U-NEXT」の提供を始めたと発表した。シーライオン6の車載ディスプレイでU-NEXTが視聴できるようになる。

BYDなど中国車大手、コロナ禍以来5期ぶり減益 低価格車シフトで

中国自動車大手の収益力に陰りが見えている。比亞迪（BYD）など大手5社の2025年12月期決算が出そろい、合計の純利益は前の期に比べ2割近く減った。減少は新型コロナウイルス禍の20年12月期以来、5期ぶりとなる。集計対象の5社は、販売台数が100万台以上で4日時点で業績を5期以上続けて比較できる企業とした。

中国自動運転企業「QCraft」、約160億円調達 NOA搭載「100万台から300万台」へ

中国の自動運転企業「軽舟智航（QCraft）」がシリーズDで新たに1億ドル（約159億円）を調達したと発表した。今回の資金調達は、中国トップクラスの某自動車メーカー、寧波寧海興泰合基金、梁溪科創産業母基金など、複数の有力な産業機関および投資機関が共同で出資した。調達した資金は主に、「フィジカルAI」技術の研究開発や人材の拡充に充てられる。2019年初めに設立されたQCraftは、中国でレベル4自動運転と、乗用車向けの高高度運転支援機能「NOA（ナビゲーション・オン・オートパイロット）」分野をリードする企業だ。同社は21年末にレベル2++領域に展開して以来、NOAシステム「乗風（Chengfeng）」の搭載台数は100万台を突破した。すでに理想汽車（Li Auto）、奇瑞汽車（Chery Automobile）、広州汽車集団（GAC Group）、吉利汽車（Geely Automobile）、上海汽車集団（SAIC MOTOR）など大手自動車メーカー約10社と提携し、約30車種をカバーしている。

《 自動車関連情報 》

日本車8社の2月世界生産、2カ月連続減 日産は14%マイナス

トヨタ自動車など国内の乗用車メーカー8社が30日まとめた2月の世界生産は、前年同月比1%減の191万7720台だった。マイナスは2カ月連続。日産自動車は工場の再編にともない生産を減らしており、世界生産が14%減の20万5272台と落ち込んだ。トヨタも一部車種で新型車への切り替えなどで生産が減少した。日産は海外生産が16%減の15万5735台と台数を落とした。メキシコ生産が33%減の4万214台と、地域別の減少率では最も高い。経営再建に向けた工場再編でメキシコにあるシバック工場と独メルセデス・ベンツとの合弁工場での生産を終了するとしている。トヨタは世界生産が4%減の74万9673台で4カ月連続で減少した。多目的スポーツ車（SUV）「RAV4」の新型への切り替えや日並びによる中国の稼働日の減少なども影響した。ホンダは5%減の27万8台、スバルは12%減の7万495台で前年実績を下回った。8社全体の国内生産は1%増の70万4569台で2カ月ぶりに増え、海外生産は2%減の121万3151台で2カ月連続で減った。8社全体の輸出台数は7%減の31万7591台だった。

トヨタ、2月の世界生産4%減の74万台 新型「RAV4」への切り替えで

トヨタ自動車は30日、2月の世界生産台数（レクサス含む）が前年同月比4%減の74万9673台だったと発表した。多目的スポーツ車（SUV）「RAV4」の新型モデルへのラインの切り替えのため北米で生産が減少した。トヨタはホルムズ海峡の実質的な封鎖による物流の滞留のため減産を決めており、今後の生産動向はなお見通しづらい。北米の生産台数は9%減の15万9237台だった。米国が3%増の11万978台だった一方、カナダは46%減の2万3173台にとどまった。従来モデルに設定されていたガソリン車を廃止したことなどが影響した。日本は日並びにより稼働日が減少したため、3%減の27万8916台となった。トヨタは3～4月で中東向けに4万台規模の減産を決めている。大型SUV「ランドクルーザー」などが対象となる。粗利の大きい中大型車が減産となることで、一定の収益への影響が懸念される。日本から米国に輸出した台数は16%減の4万3017台だった。2025年12月から3カ月連続で前年を下回った。トヨタは輸出台数について「配船や物流の状況、顧客の需要動向で上下するもの」と説明している。アジアの生産台数は2%減の20万3806台となった。中国では春節（旧正月）の時期が前年とずれたため7万8457台と11%減少した。インドネシアやタイでは東南アジア向けなどで生産する車種が好調で、前年割れをする地域を補う形となった。同日発表した世界販売台数は3%減の73万7134台だった。主力市場の米国は「カローラ」などハイブリッド車（HV）が堅調で、3%増の18万950台となった。中国は14%減の8万2471台、欧州は5%減の8万9115台だった。

日本は12万2264台で8%減少した。自動車の購入時にかかる税金「環境性能割」が3月末で廃止されるのを前に、新車登録を控える動きがあった。

マツダの25年度国内生産、70万台超えへ 2月世界販売は9%減

マツダの2025年度の国内生産台数は70万台超えが確実となった。30日発表した25年4月～26年2月の広島県と山口県の2工場の生産は合計で66万2000台だった。8年ぶりに全面改良し、欧州、米国向けの生産が始まっている新型の主力車「CX-5」も台数増に貢献した。マツダは米国の高関税下にあってもサプライチェーン（供給網）を守るために70万台の国内生産を維持する方針を掲げていた。

スズキの四輪世界生産、2月は12%増 インドなど海外がけん引

スズキは30日、2月の四輪車の世界生産（速報値）が前年同月比12%増の32万617台だったと発表した。プラスは6カ月連続。主力のインドやインドネシアなど海外がけん引し、2月として過去最高を更新した。海外は18%増の24万154台で、うちインドは19%増の22万3441台だった。現地の物品・サービス税（GST、消費税に相当）の改定に伴う需要増に対応するため増産した。多目的スポーツ車（SUV）「ビクトリス」の生産を始めた効果も出た。日本は1%減の8万463台と5カ月連続のマイナスだった。国内市場向けが減った。大幅改良した小型SUV「クロスビー」は販売が好調で生産が増えた。

テスラ1~3月世界販売6%増、BYD上回る 中国と欧州で販売回復

米電気自動車（EV）大手テスラが2日発表した2026年1～3月期の世界販売台数は前年同期比6.3%増の35万8023台だった。前年同期を超えるのは2四半期ぶりとなる。不振が続いていた中国や欧州で販売が回復した。競合する中国の比亞迪（BYD）が2日までに発表した乗用車のEV販売台数は25%減の31万389台で、6四半期ぶりにテスラがBYDを上回った。

テスラが日本で6人乗りSUV、EV「空白地」狙い家族需要開拓

米電気自動車（EV）大手テスラの日本法人は3日、6人乗りの多目的スポーツ車（SUV）「モデルYL」を発売した。価格は749万円。6人乗りは国内で競合するEVが少ない「空白地」だ。家族向けの需要を開拓する。2025年に中国で発売したモデルで、日本では4月末からの納車を予定する。国のEV補助金が127万円適用されるため実質622万円で購入できる。航続距離は788キロメートルで、テスラが日本で販売する車種で最長となる。テスラのSUV「モデルY」の派生車種で、同車より車体を約20センチ長い約5メートルにして3列シートにした。2列目と3列目のシートは電動で位置調整でき、完全に倒して車中泊にも使える。



モデルYLは中国で25年8月に受注を始め、26年3月からオーストラリアやニュージーランドでも発売した。日本法人の橋本理智社長は「ファミリー層の需要を獲得して、マーケットリーダーとしてさらにEV販売をけん引していく」と意気込んだ。国内では子どものいる家庭などで3列シートの需要が高い。25年の国内車名別新車販売ではトヨタ自動車のコンパクトミニバン「シエンタ」が7位、ホンダ「フリード」が10位に入った。一方で3列シートのEVは少なく、独フォルクスワーゲン（VW）が25年に発売したミニバンEV「ID.Buzz（アイディーバズ）」（888万9000円から）などに限られる。テスラは日本で販売を急拡大している。日本自動車輸入組合（JAIA）によると、25年の国内販売台数は前年比9割増の約1万600台で過去最高だった。実店舗や整備施設、充電拠点を増やしている効果が出始めた。同社は1日、新車購入者を対象に独自の急速充電網「スーパーチャージャー」の料金を3年間無料にすると発表した。モデルYLも対象になる。中東情勢の緊迫化を受けて国内のガソリン価格は3月に一時急騰した。ガソリン車からの乗り換え促進と合わせて新車種を訴求する。

トヨタの米EV販売2倍 1～3月、市場縮小でもコスパ重視で成長

トヨタ自動車は米国で電気自動車（EV）販売を伸ばしている。1～3月期は前年同期比で2倍と主要大手で唯一伸びた。政策の後押しがなくなり、米国のEV市場が3割縮小する中で「コスパ」重視の車種を拡充し、遅れてきたEVで攻勢に出ている。

《 その他 関連情報 》

中国の研究者、新型電解液でリチウム電池の高密度化に成功

中国の研究チームがリチウム電池電解液の課題だった酸素配位の動力的制約を解決し、フッ素化溶媒をベースに新型電解液システムを合成した。今回の成果により、リチウム電池のエネルギー密度は1キログラム当たり700ワット時に達した。天津・南開大学化学学院の趙慶研究員、中国科学院院士（アカデミー会員）の陳軍同大常務副校長、上海空間電源

研究所の李永研究員のチームが共同研究し、研究成果をまとめた論文を科学誌ネイチャー電子版に発表した。現在の商用リチウム電池で一般的に使われる電解液はリチウム塩と炭酸エステル系溶媒からなり、リチウムと炭酸エステル溶媒中の酸素とのイオン双極子相互作用はリチウム塩の溶解を促進するが、溶媒は電解液への浸透性（濡れ性）が低く、使用量も多いため、リチウム電池のエネルギー密度の向上を困難にしていた。また、強い相互作用が電池内の界面電荷移動を妨げ、低温性能を制限するため、通常は氷点下50度以下での電池の動作が困難だった。

川柳

◎どこがだよ、軽車両だと、ママチャリが

◎忘れてた、冬眠するの、熊散歩

◎無責任、傲慢・無法、どの国も

◎断捨離で、出てきましたよ、あのマスク

宮本政義

Mail:masamiyamoto1@gmail.com

Mail:masa.miyamoto@163.com

Mobile: 070-6462-1880(携帯)