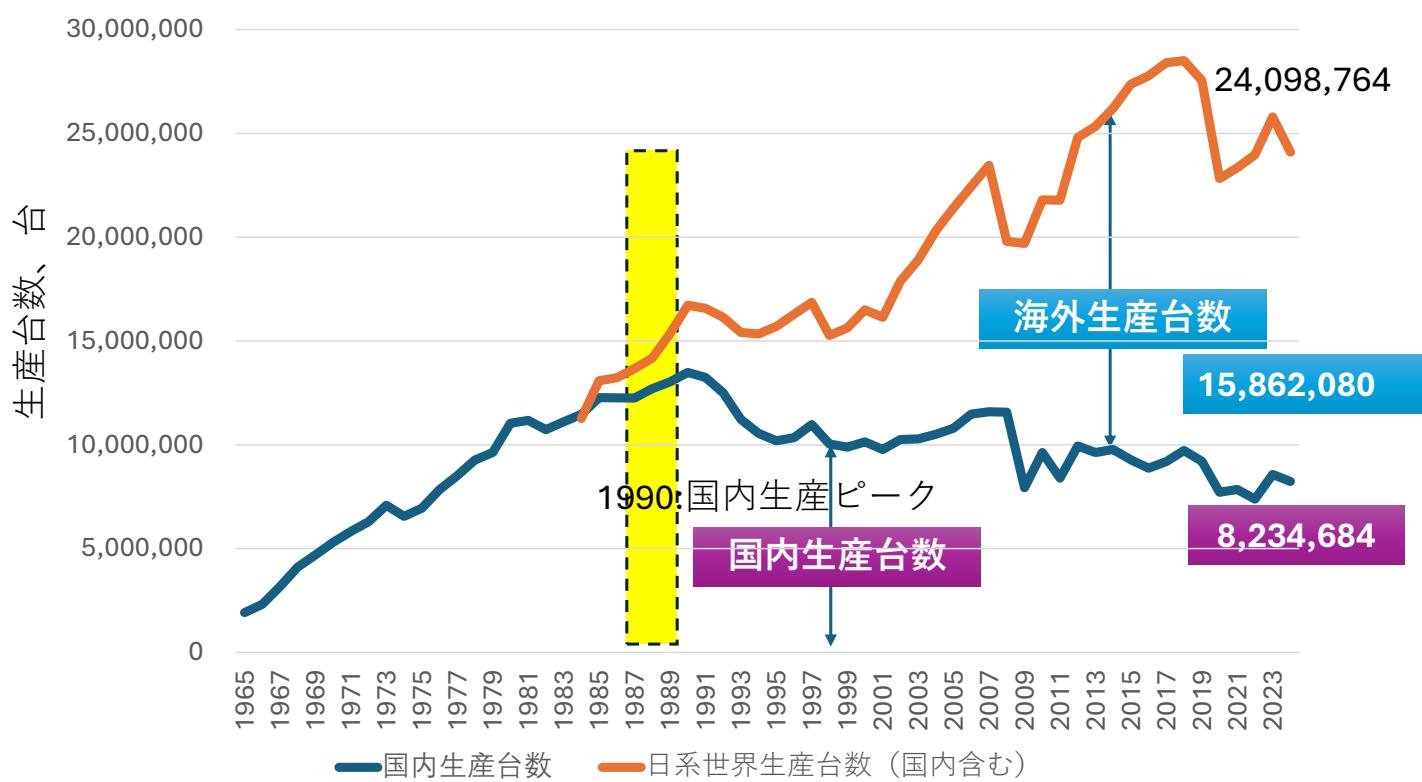


中国発の世界戦略車



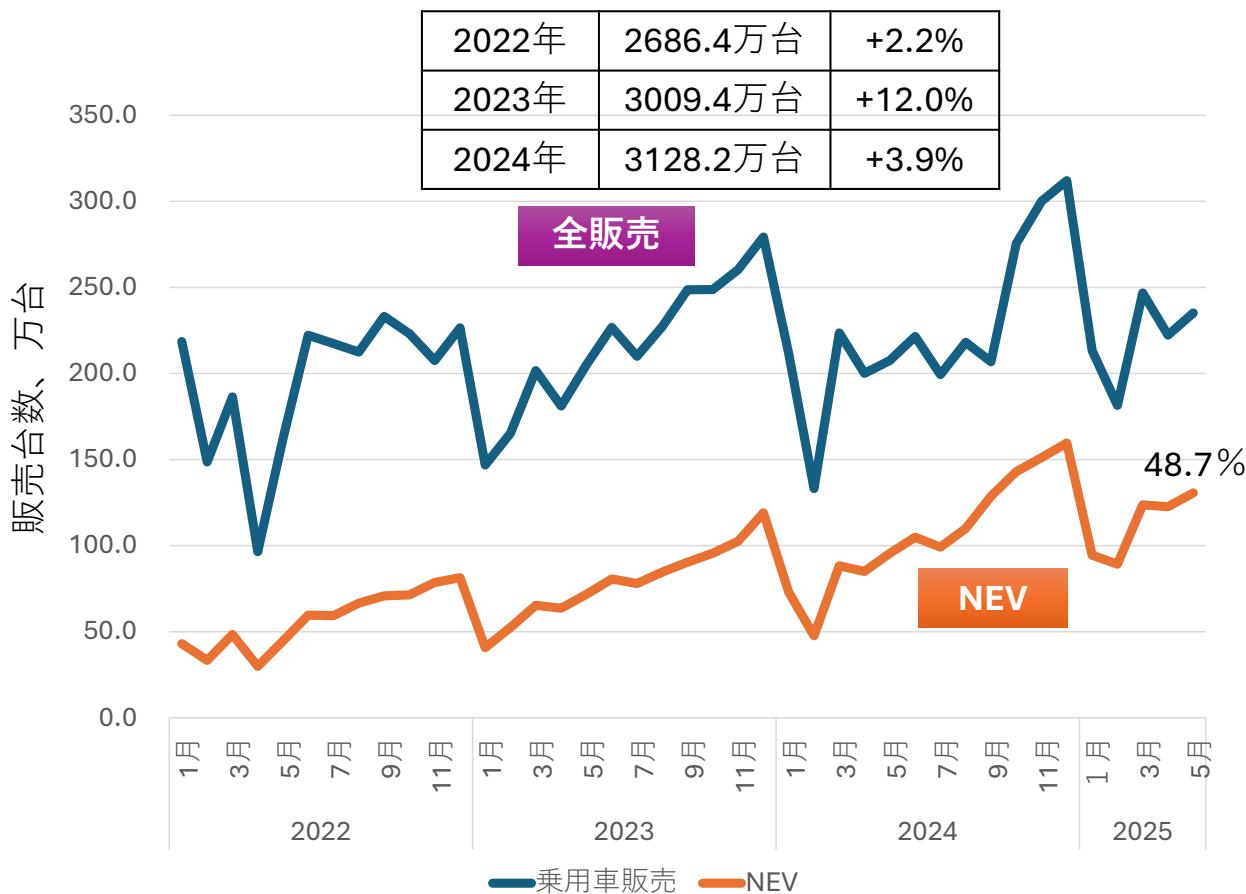
日系メーカーの国内・海外生産台数推移 (1965~2024)



日本の自動車産業が歩んできた足跡に今の中国を当てはめると1987~1990年に相当。

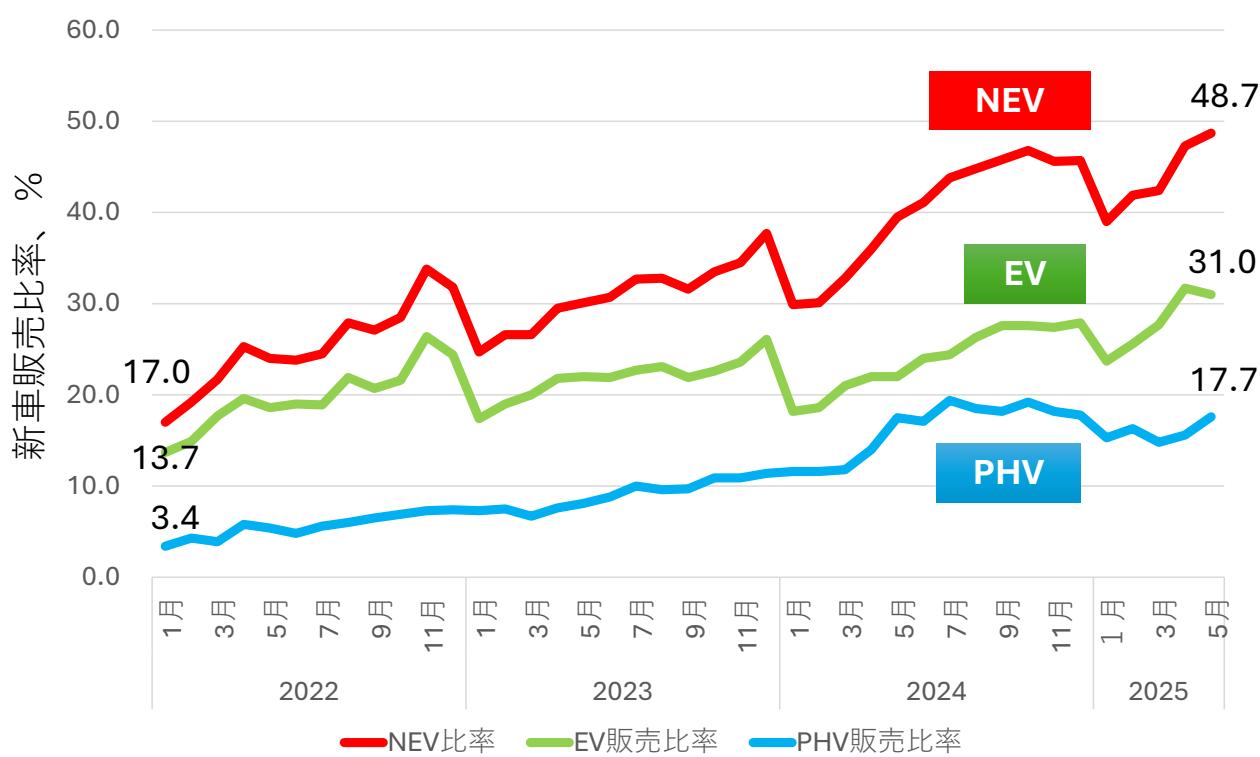
これから中国は世界戦略車の輸出と海外生産が本格化するフェーズに入っていく。

中国乗用車販売台数（輸出を含む）推移（2022.1～2025.5）



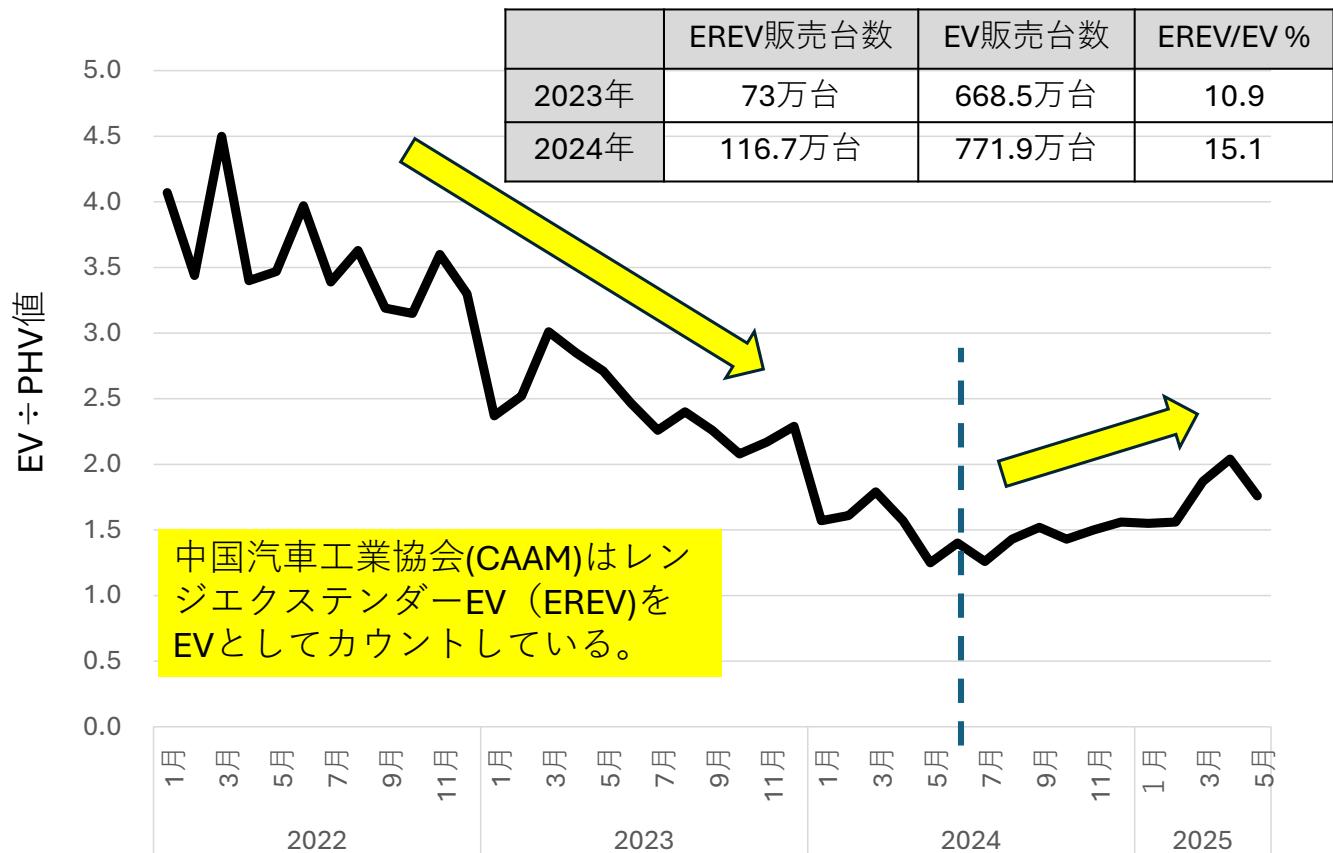
全販売台数が伸び続け、かつ新エネルギー車(NEV)の比率が半分に迫りつつある。

中国新車販売パワートレ比率推移（2022.1～2025.5）



EVを追い上げていたPHVが2024年中頃からペースダウン。EVが勢いを回復している。

中国新車販売パワトレ EV/PHV推移 (2022.1~2025.5)



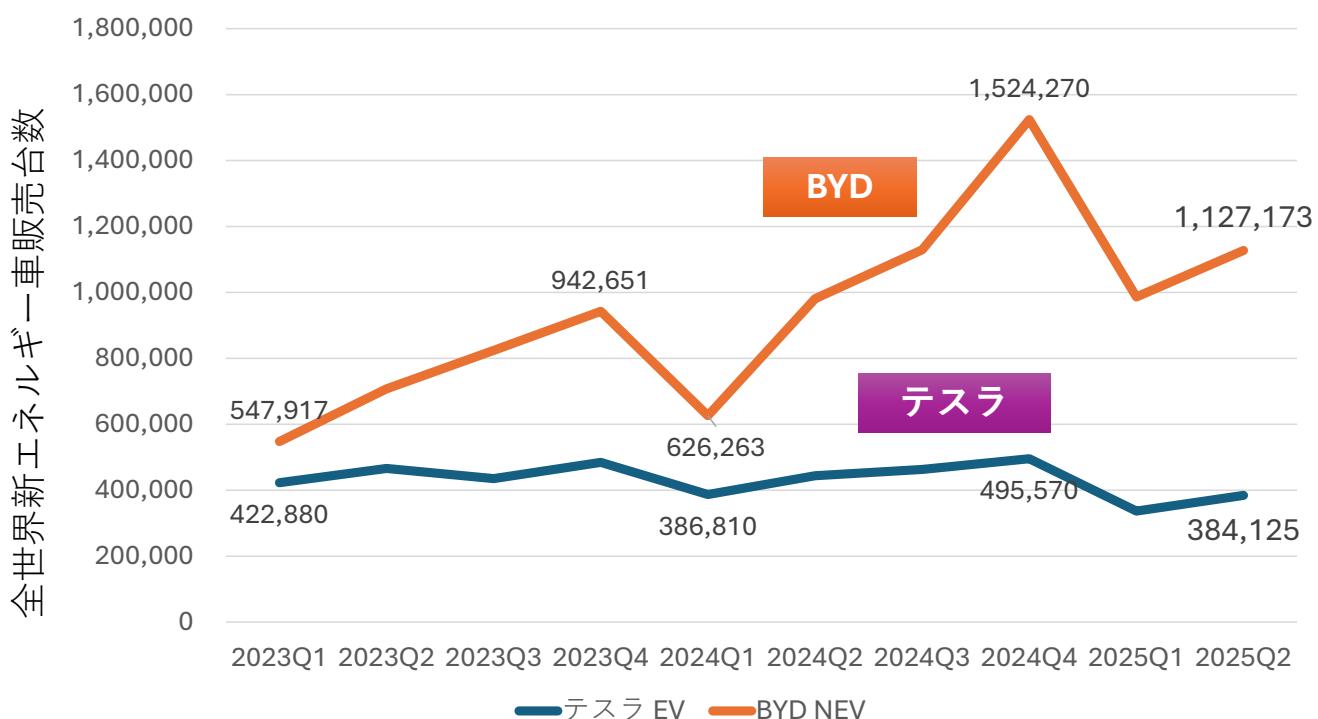
EREVの増加と2024年5月以降EVよりもPHV購入補助金が縮小した影響が背景に。

テスラとBYD EV世界販売推移 (2023Q1~2025Q2)



BYDはEVの販売においてもテスラに追い付き、目下テスラを引き離しつつある。

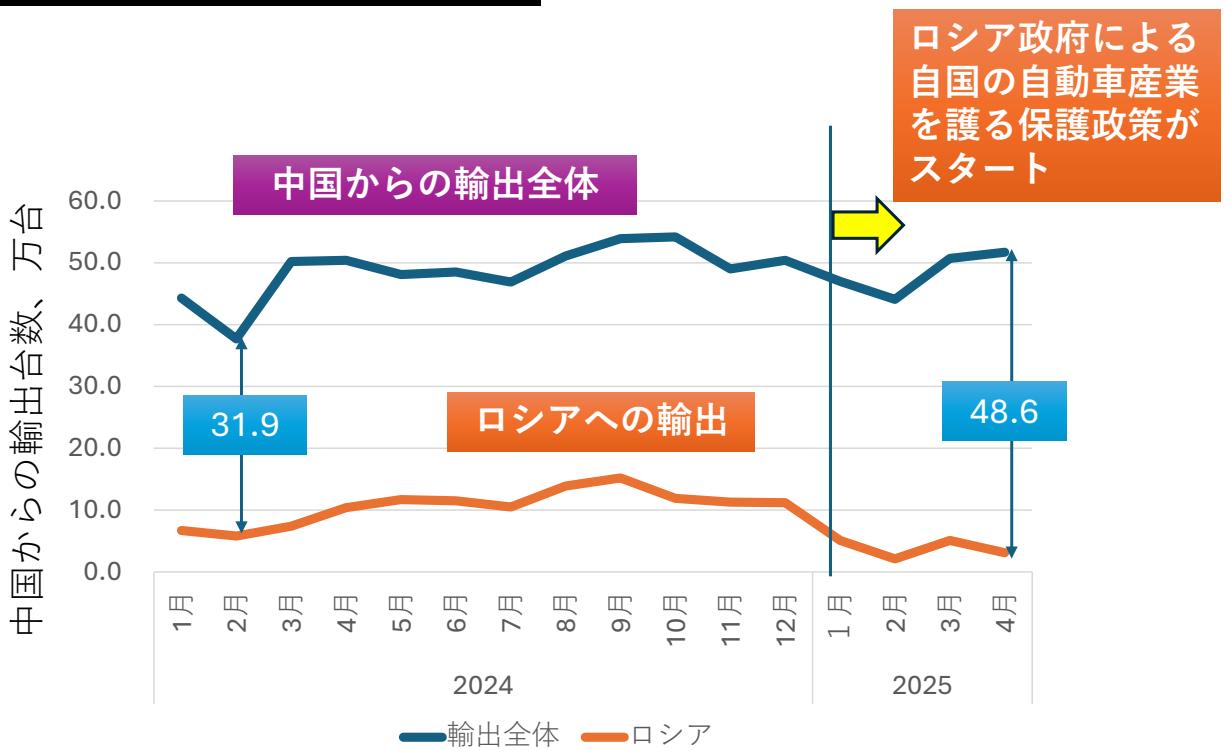
テスラとBYD NEV世界販売推移 (2023Q1～2025Q2)



新エネルギー車の販売台数ではBYDはテスラの約3倍のレベルにまで拡大。

7

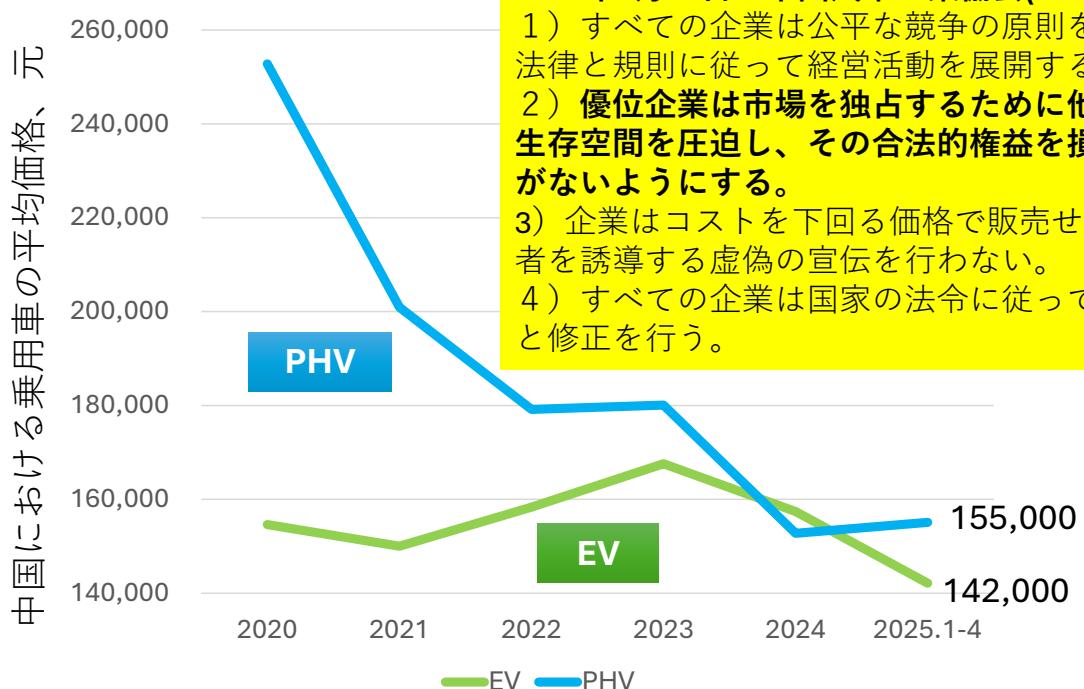
中国からの自動車輸出とロシアへの輸出



今後年間500万台以上のクルマがロシア以外の国々に中国から輸出される。

8

中国の乗用車の平均価格推移 (2020~2025)



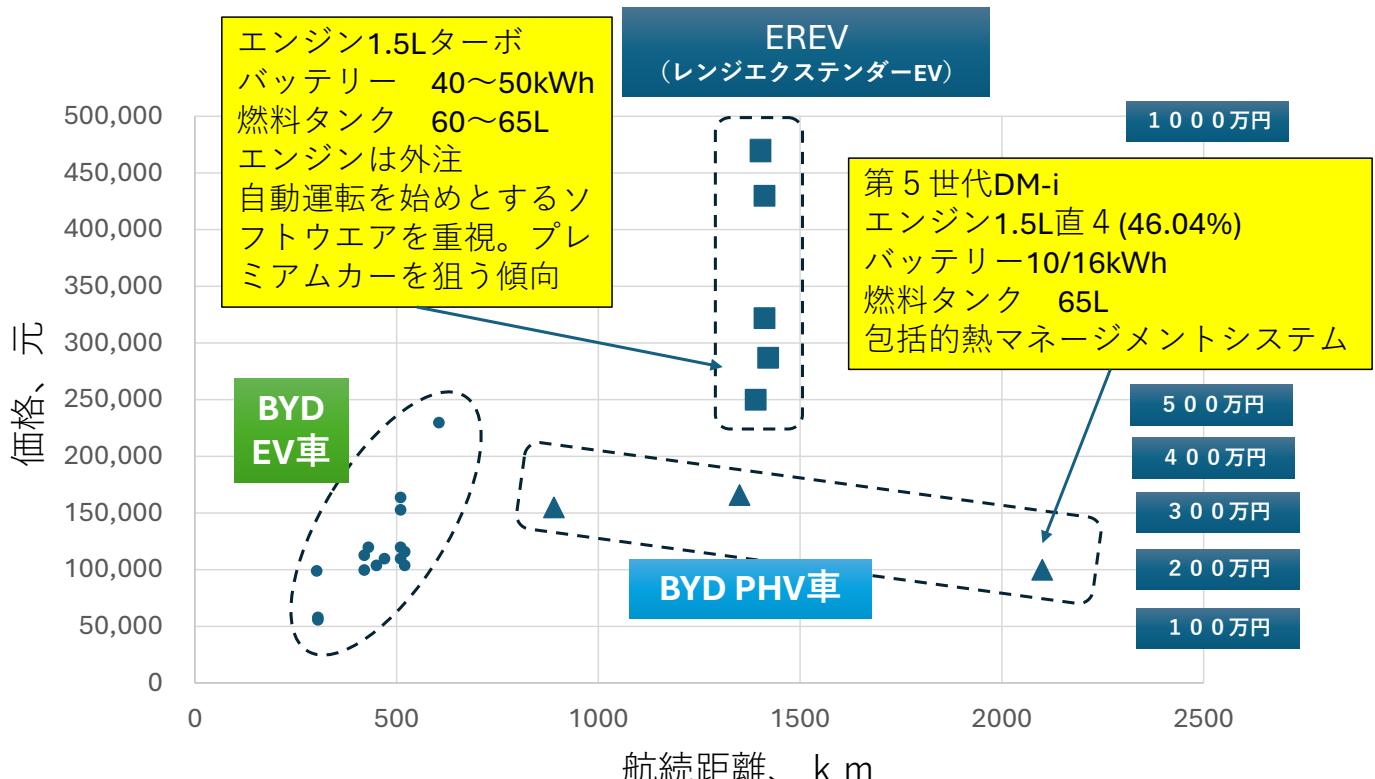
(数値出所) 全国(中国)乗用車市場情報聯席会(CPCA)

内製化率の高いBYDの過度な値下げ攻勢に業界から不満噴出。汽車工業協会も警告。

行き過ぎた価格競争が沈静化すれば日本勢の販売回復に好機となる。

9

中国での新エネ車 航続距離と価格較



世界戦略車の候補は低価格EVと高性能エンジンを搭載したコスパに優れたPHV。

EREVは中国国内市場中心で、世界戦略車にはなりにくいと考えられる。

10

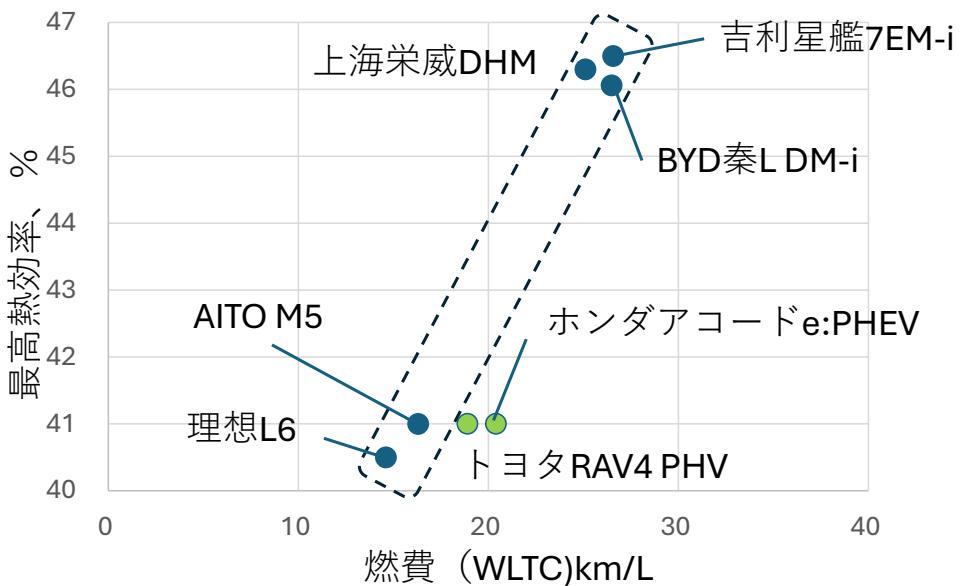
中国におけるPHV用エンジンの熱効率競争

メーカー	最高熱効率,%	エンジン	適用モデル
BYD	46.06	1.5L	秦(Qin)L DM-i、海豹 (Seal)06 DM-i
吉利汽車	46.5	1.5L	「銀河 (Galaxy) ブランド 「星艦7EM-i」
上海汽車	46.3	1.5L	「榮威(Roewe)」 ブランド 「DMH」 シリーズ
東風汽車	47.06	1.5L	「フロンティアプロ」 (日産と共同開発)

搭載最大電池容量、kWh

BYD秦L DM-i	15.87
吉利星艦7EM-i	19.09
上海榮威DHM	21.4
アコードe:PHEV	17.7
RAV4 PHV	18.1

搭載エンジンの熱効率のカタログ値を販売の武器に使う中国勢が激しい熱効率競争を展開。



11

中国で市販されている主なレンジエクステンダーEV

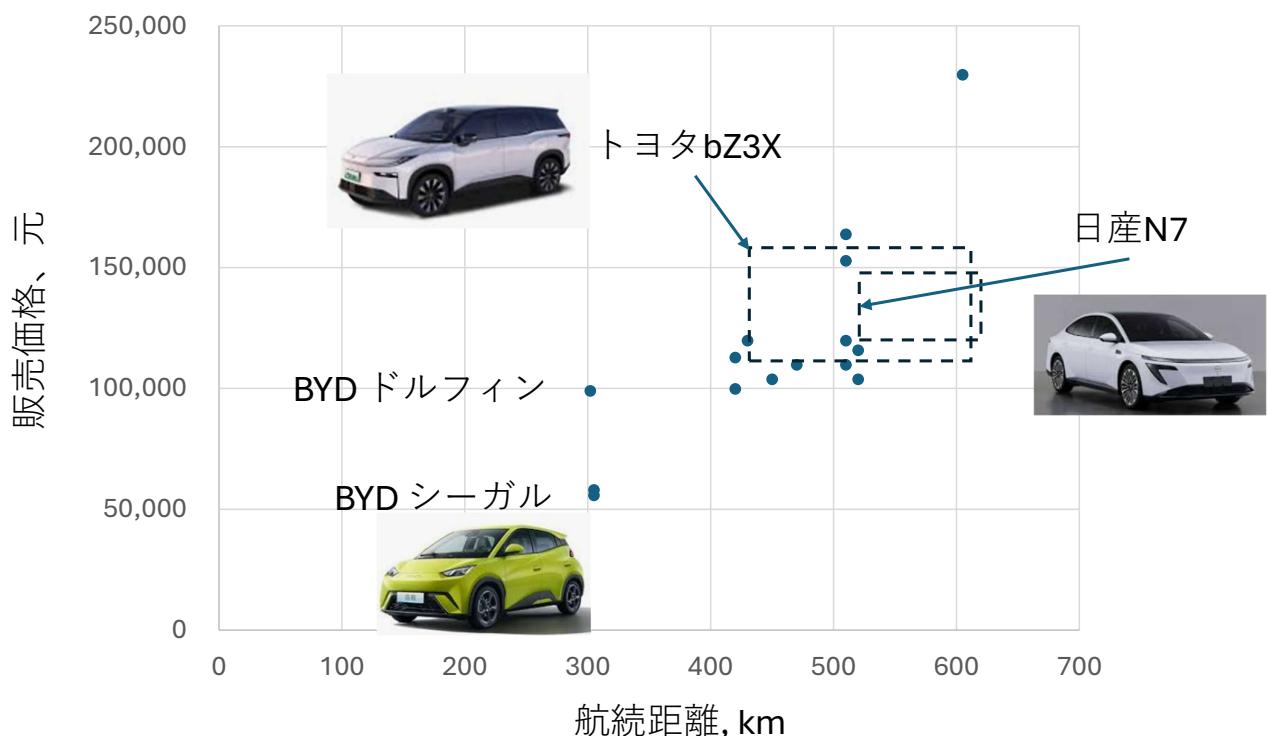
メーカー	モデル	バッテリー容量kWh	エンジン	燃料タンク容量,L	バッテリー航続距離,km	総合航続距離km
理想汽車	L6	36.8	1.5Lターボ	60	212	1390
理想汽車	L7	42.8/52.3	1.5Lターボ	65	225/286	1360/1421
理想汽車	L8	42.8/52.3	1.5Lターボ	65	225/280	1360/1412
理想汽車	L9	52.3	1.5Lターボ	65	280	1412
セレス	AITO M5	42	1.5Lターボ	60	195	1440
セレス	AITO M7	38.5/42	1.5Lターボ	60	200/230	1250/1290
セレス	AITO M9	52	1.5Lターボ	60	226	1417

車体重量、kg

理想L6	L7	L8	L9	セレスM5	M7	M9
2330	2460	2490	2570	2220	2340	2560
2345	2500	2530		2350	2450	2690

EREVはPHVとEVの両方の技術要素を搭載。車体重量が重くなる宿命を抱えている。

BYDのEVとトヨタ、日産が最近中国に投入したEVの比較

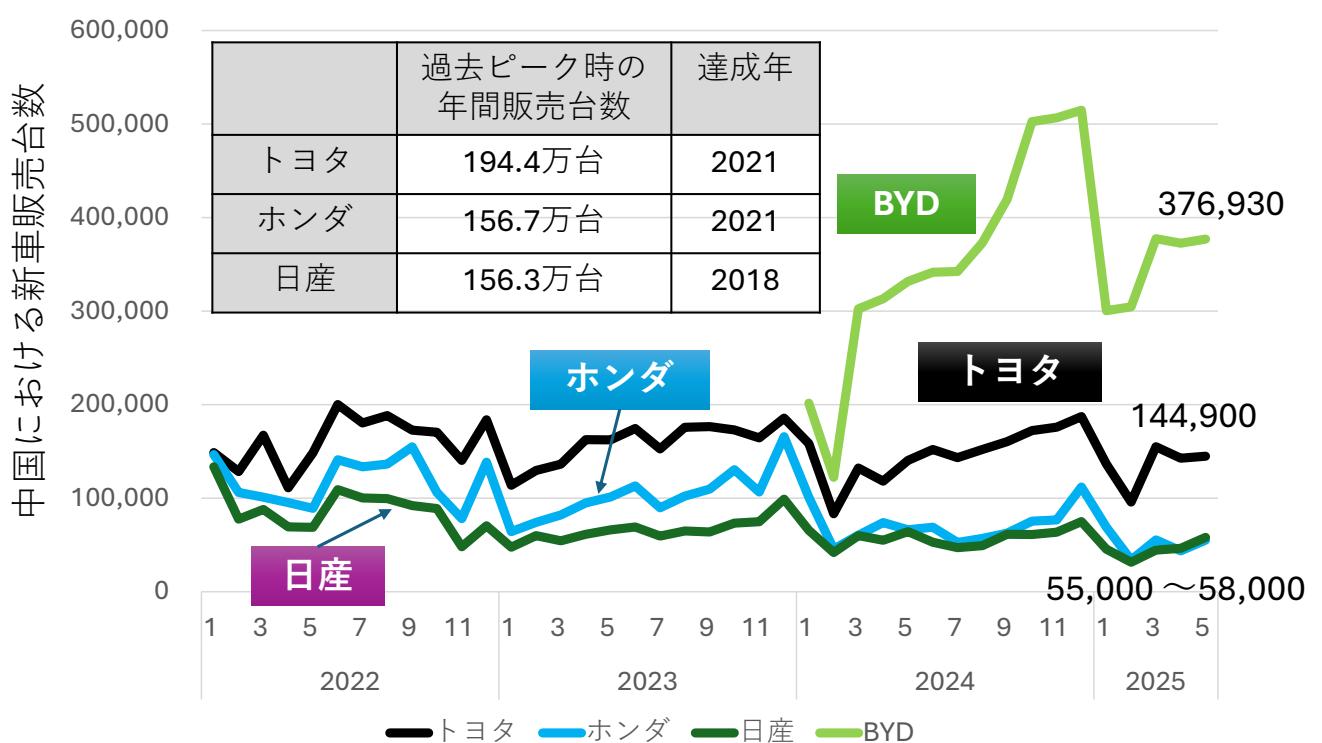


bZ3XとN7は航続距離と価格軸において現地勢と十分に競えるレベルになっている。

日本勢の中国市場での反転攻勢が期待される。

13

中国での日本3社とBYDの販売比較 (2022.1~2025.5)



ピーク時に比べて現在の販売台数はトヨタ約9割、ホンダと日産約4割強。

14

日本勢による新EVの投入

トヨタbZ3X

- トヨタの「10万元レベルの初の純電気SUV」
- 販売開始：2025年3月
- 価格帯：10.98元（約220万円）～
- 発売から1時間で1万件以上の注文が殺到
- 4月末時点での累計販売台数1万台超え。受注残は1.2万台
- 5月の販売台数は4,344台で外資系EVとしては中国市場トップ

日産N7

- 日産の「中国の消費者に刺さる中国流EVセダン」
- 販売開始：2025年4月27日
- 価格帯：11.99元（約240万円）～
- 発売から50日で受注2万台突破
- 6,000台以上を既に納車済み
- 購入者の70%が日産初購入者で若年ファミリー層に人気



中国での成果次第でbZ3XやN7が中国発の世界戦略車につながる可能性もある。

15

考えられる主な中国発の世界戦略車



BYD Seagull
BYD 海鷗



BYD Seal
BYD 海豹



BYD Han
BYD 漢



BYD Qin L-DM-i
BYD 秦L DM-i
BYD Seal 06 DM-i
BYD 海豹06 DM-i



SAIC Roewe DMH
上海汽車榮威DMH



Geely GalaxyStarship7EM-i
吉利 銀河星艦7EM-i

BYD Seagull(EV)は欧州で販売好調、BYD Sealは日本への導入3番目のモデルとして2024年6月から発売。欧州ではPHVは追加関税対象外なので欧州を狙う可能性がある。

16

BYDが抱える財務上のリスク

自己資本比率(2024年) ,%

売上高営業利益率(2024年) ,%

トヨタ	10.0
吉利汽車	7.0
BYD	6.5
VW	5.9
特斯拉	7.2

16.8 (2022)
9.2 (2023)

	2022	2023	2024
特斯拉	54.3	58.8	58.3
吉利汽車	47.6	41.8	37.8
トヨタ	38.8	38.1	38.0
VW	31.6	31.6	31.6
BYD	24.6	22.1	25.4

流動比率=流動資産÷流動負債X100,% (2024年)

特斯拉	202
トヨタ	126
VW	117
吉利汽車	99
BYD	75

- 中国の主要完成車メーカーの中にはサプライヤーへの支払いを後ろ倒しにすることで買掛金を資金として活用。サプライヤーへの支払いが200日にも達するケースがあり問題視されていた。
- BYDについてはその金額が2024年時点で3,230億元（約6.5兆円）にもなるとの報道がなされ、「隠れ負債」の可能性が指摘されている。
- 2025年6月1日中国当局は「中小企業への支払いを納品から60日以内にする」よう条例を改正した。

データは、事業拡大を続けるBYDは隠れ債務を抱えている可能性があり、売り上げの伸びが止まると資金繰りが一挙に悪くなるリスクがあることを示している。

まとめ

- 海外生産を本格化させ始めた中国の自動車産業は、マクロ的にはかつて日本の自動車産業がたどってきた1980年代後半の状況に近いように思われる。
- 日本が歩んできた過去との相違は、国内販売の頭打ち、過剰となった国内生産能力、貴重な輸出先のロシアでの保護政策、欧米における中国車に対する強い警戒感によって中国車が海外進出できる国や地域が絞り込まれている点にある。
- そんな中で大手完成車メーカーは国内市場での実績をもとに中国発の世界戦略車を輸出、さらに現地生産するフェーズに入りつつある。
- 中国発の世界戦略車としてはまずはコスパに優れた廉価版EVと、高性能エンジンを搭載し航続距離に不安を感じさせないPHVが挙げられる。
- 中国国内で販売が増えているレンジエクステンダーEV(EREV)は車体重量が大きくなるため国内向けのプレミアムカーが中心となり、世界戦略車にはならないのではないかと考える。
- 中国発の世界戦略車の担い手であるBYDは低価格で販売台数を伸ばすことを前提にした経営戦略を取っている。換言すれば販売台数が伸び悩むと資金繰りが一挙に悪化する財務体質にある。今後のBYDの拡大戦略の成否を握る要素のひとつが海外でのBYDの品質に対する評価になる。