

モビリティを考えよう

データで見る電動化とBYDが抱えるリスク

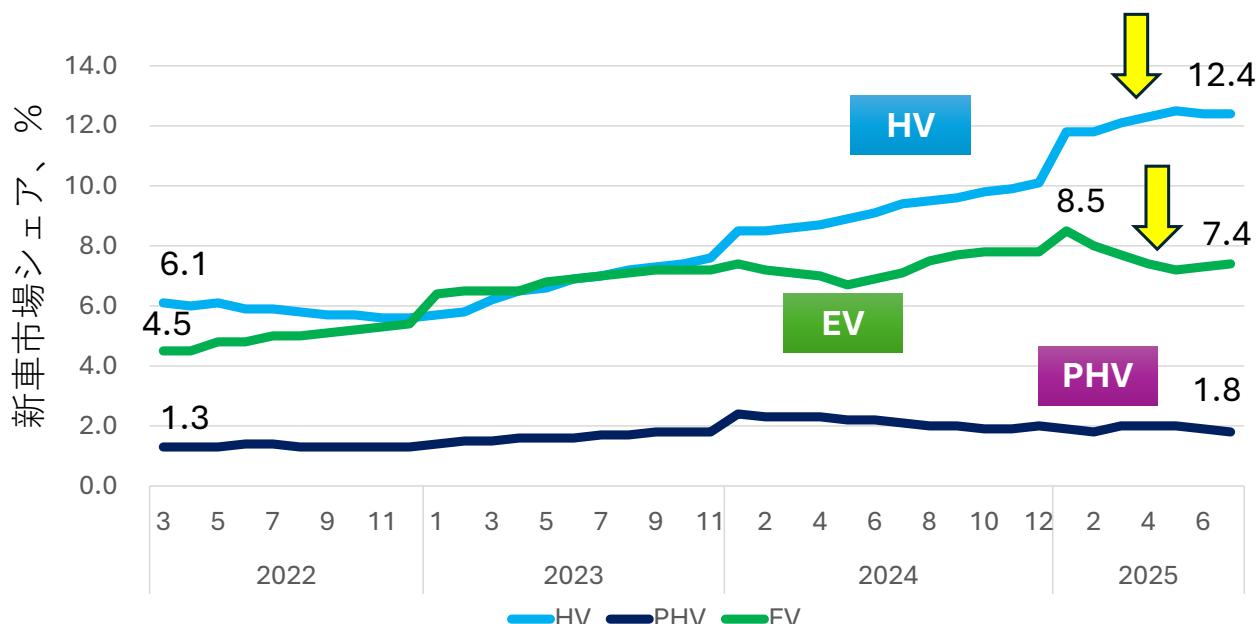
2025年7月時点



SAIC MG4

1

米国 (2022.3~2025.7)



バイデン政権のEV購入補助金は今年の9月まで支給されるがEV購入の駆け込み需要は限定的で、EVの伸びは頭打ちになっている。

新車販売におけるHVのシェアはトランプ政権発足と同時に2ポイントアップ、今後も伸び続ける方向を示している。

2

米国量販トップ10モデルとパワトレ内訳 (2025.1~2025.6)

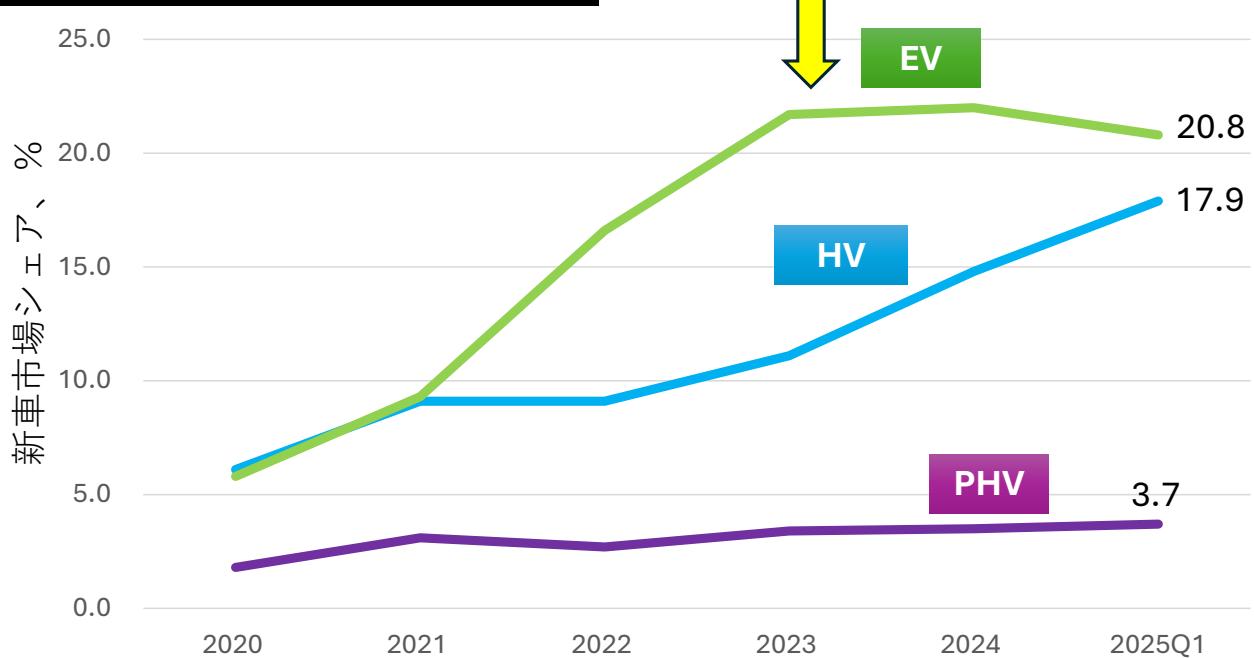
	Model	G	HV	PHV	EV
1	Ford F-series	399,819			13,029
2	Chevrolet Silverado	283,812			5,439
3	Toyota RAV4	132,281	95,813	11,357	
4	Honda CR-V	98,608	113,953		
5	Ram Pickup	174,320			
6	GMC Sierra	166,409			2,773
7	Toyota Camry		155,330		
8	Tesla Model Y				146,000
9	Toyota Tacoma	116,591	14,282		
10	Chevrolet Equinox	129,889			27,749
	トップ10合計	1,501,729	379,378	11,357	194,990
	パワトレ比率	71.9%	18.2%	0.2%	9.3%

(出所) 数値はCAR&DRIVERから

トヨタとホンダが牽引する形でHVのシェアが更に伸びると推測。

3

カリフォルニア州 (2020~2025.Q1)

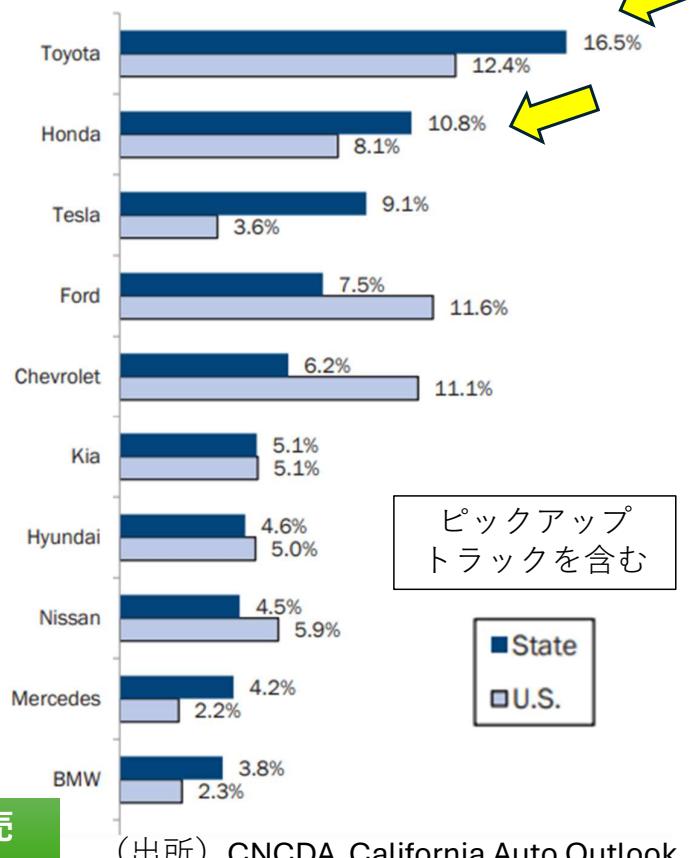
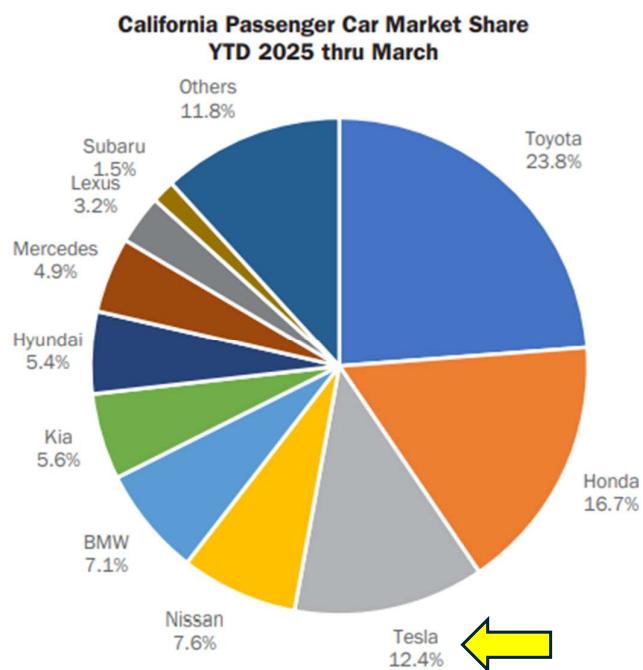


カリフォルニア州でのEV販売そのものが2023年をピークに横ばいになっている。

消費者はガソリン車の代替品を望んでいるが価格や利便性等からHVを選ぶよう変わりつつある。

テスラCEO（イーロン・マスク氏）の政治姿勢に左派系の消費者が距離を取るようになりテスラの優位性が崩壊。

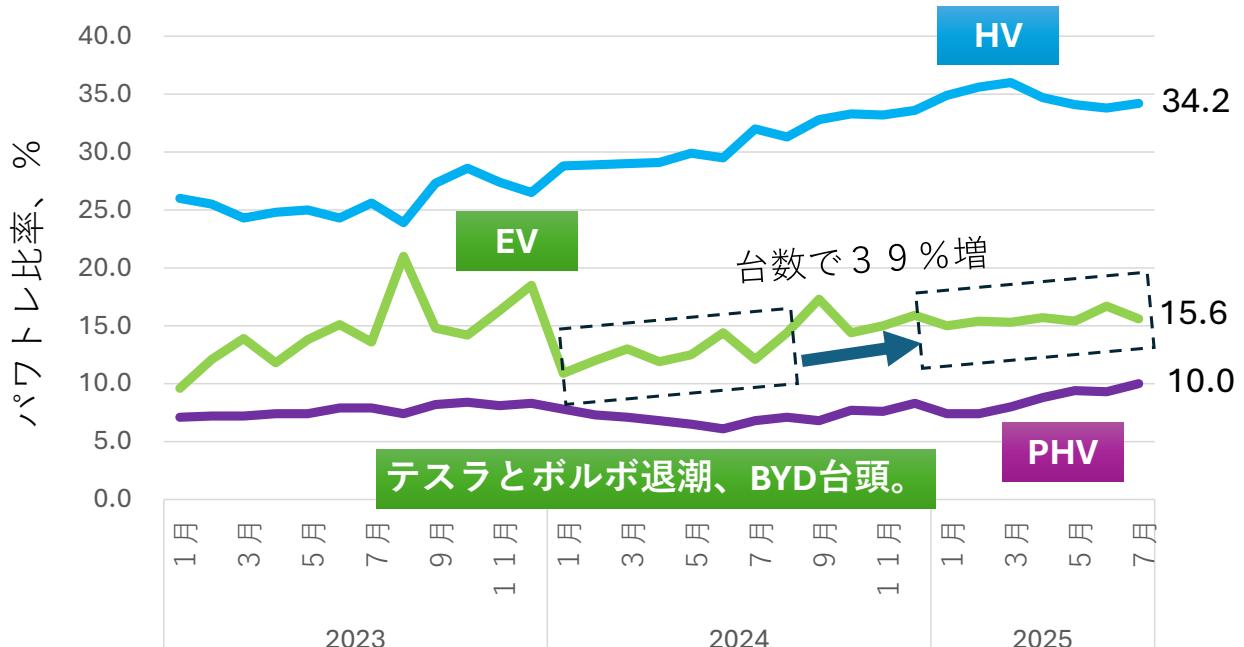
カリフォルニア州新車販売メーカー内訳 (2025.1~2025.3)



トヨタとホンダがカリフォルニア州の販売を牽引する形に。

5

EU全体パワトレ比率推移 (2023.1~2025.7)



EV量販ランキング(2025Q1)

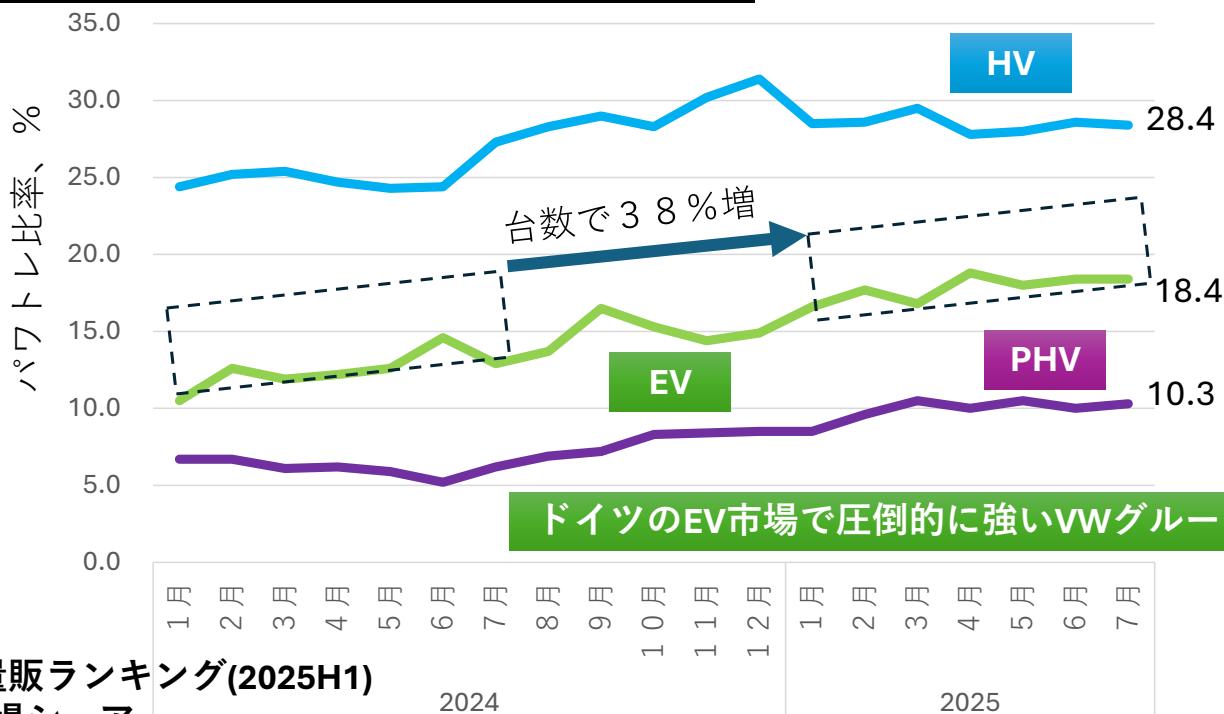
VW	65,679	+157%
Tesla	53,237	-38%
BMW	46,557	+21%
Audi	34,739	+89%
Renault	31,880	+89%

Kia	28,950	+59%
Mercedes	28,375	+6%
Skoda	26,578	+93%
Peugeot	24,397	+8%
Volvo	22,810	-30%

Hyundai	21,286	+28%
Cupra	18,878	+179%
BYD	17,729	+133%

6

ドイツ パワトレ比率推移 (2024.1~2025.7)



EV量販ランキング(2025H1) & 市場シェア

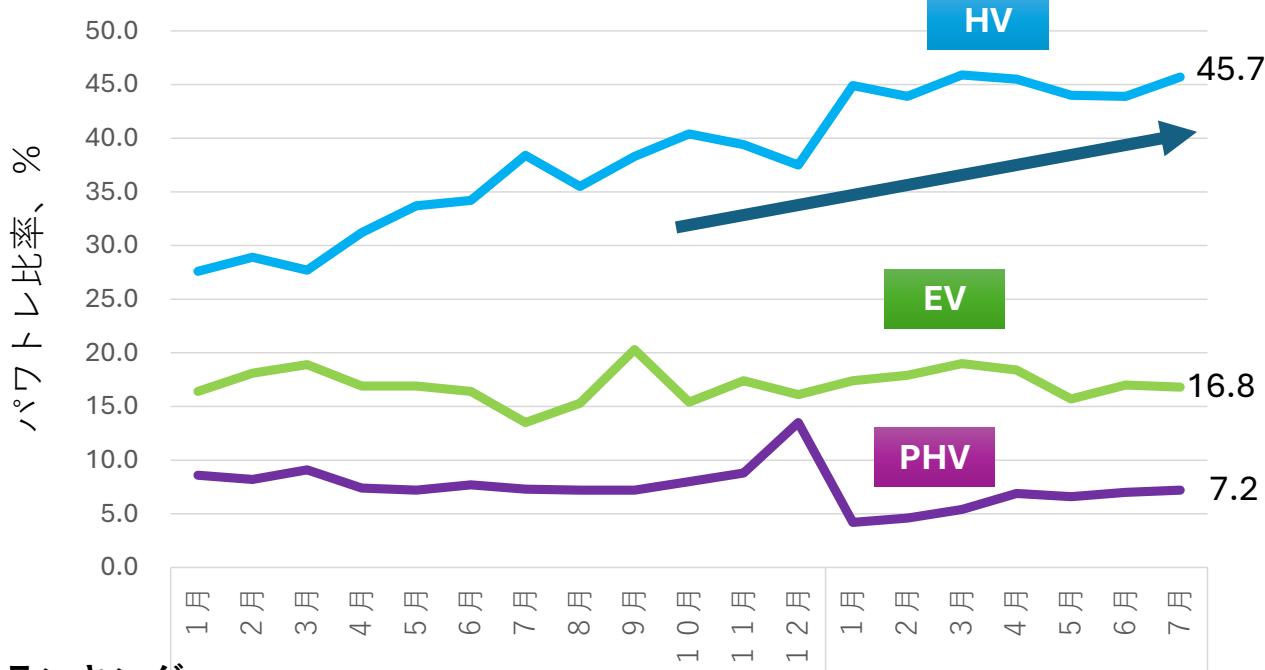
VW	52,445	21.1%
BMW	22,583	9.1%
Skoda	22,370	9.0%
Audi	19,632	7.9%
Seat	16,299	6.6%

Mercedes	14,438	5.8%
Hyundai	12,963	5.2%
Tesla	8,890	3.6%
Opel	8,702	3.5%
Ford	6,922	2.8%

16. BYD	4,544	1.8%
19. Toyota	3,437	1.4%

7

フランス パワトレ比率推移 (2024.1~2025.7)



量販ランキング(2025.1~2025.7)

1	Renault
2	Peugeot
3	Dacia
4	Citroen
5	Toyota

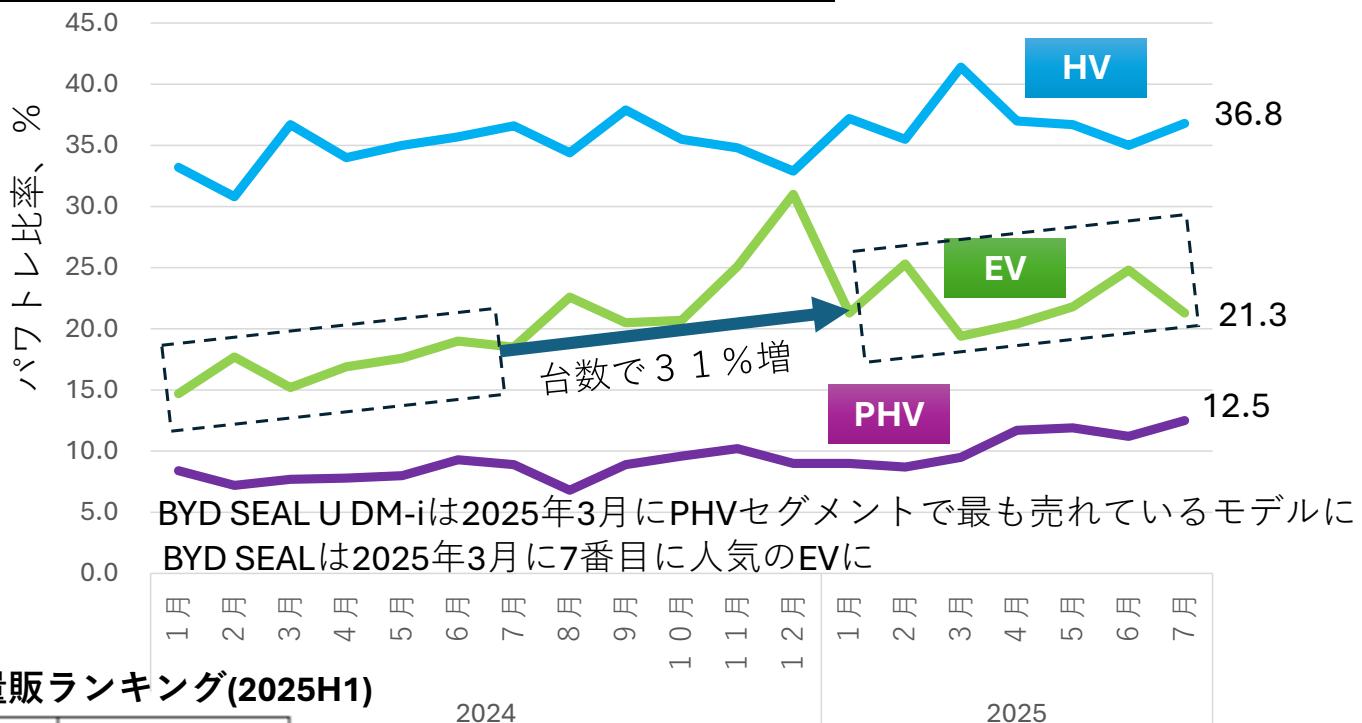
6	VW
7	BMW
8	Skoda
9	Audi
10	Hyundai

EV購入補助金を欧州国内生産モデルに限定

EV購入補助金を減額 (7000€→4000€)

HVは「コスト・利便性・環境規制適合をバランスよく満たす過渡期モデル」として支持を集めている。

イギリス パワトレ比率推移 (2024.1~2025.7)



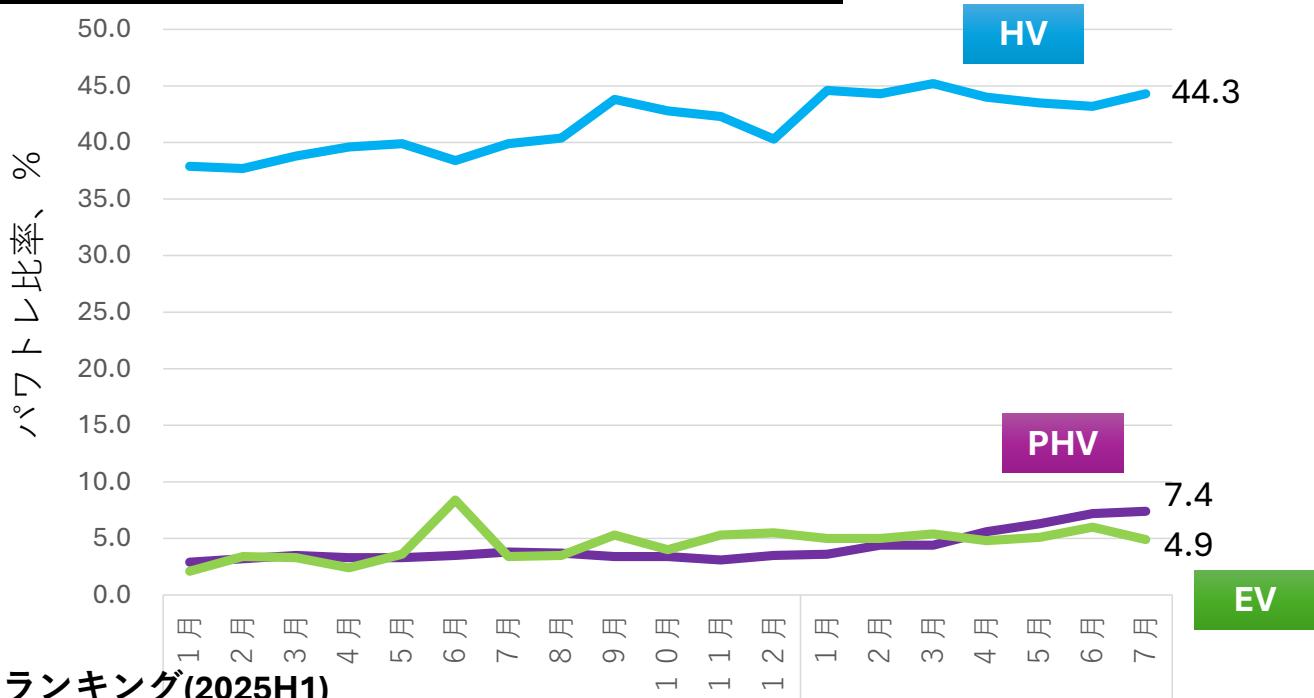
EV量販ランキング(2025H1)

1	Tesla Model Y
2	Audi Q4 e-tron
3	Tesla Model 3
4	SAIC MG4
5	BMW i4
6	Skoda Enyaq

2025年のZEV目標は28%。7月時点での瞬間風速は33.8 (EV21.3+PHV12.5)。WLTPモードでEV走行が10マイル以上であればPHVもEVと同じクレジットが与えられるのが特徴。順調にZEV化に進み始めている。

9

イタリア パワトレ比率推移 (2024.1~2025.7)

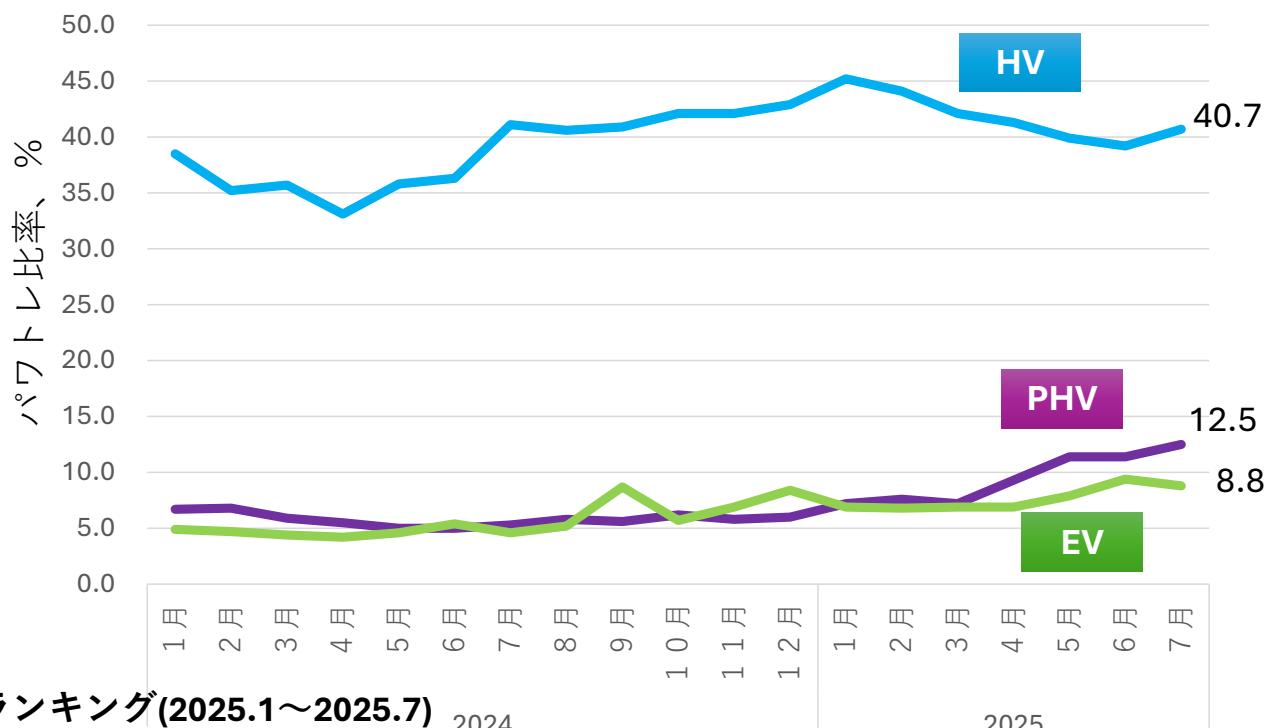


量販ランキング(2025H1)

1	Fiat
2	Toyota
3	VW
4	Dacia
5	Renault
6	BMW
7	Audi
8	Peugeot
9	Ford
10	Mercedes
11	BYD

10

スペイン パワトレ比率推移 (2024.1~2025.7)



量販ランキング(2025.1~2025.7)

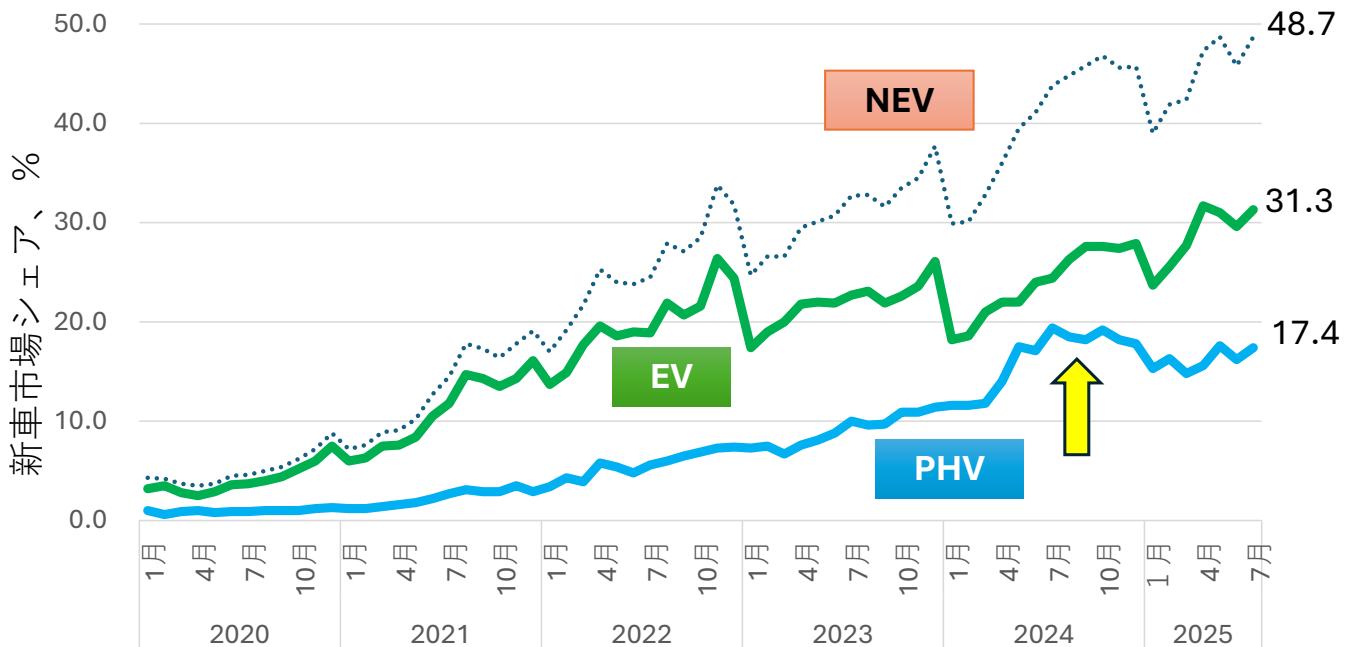
1	Toyota
2	Renault
3	VW
4	Seat
5	Hyundai

6	Kia
7	Dacia
8	Peugeot
9	Mercedes
10	MG

HVが主力の市場にEV,PHVの波が押し寄せつつある。
BYDはすでに6モデル以上を投入し、台数でも急伸中。

11

中国 (2020.1~2025.7)

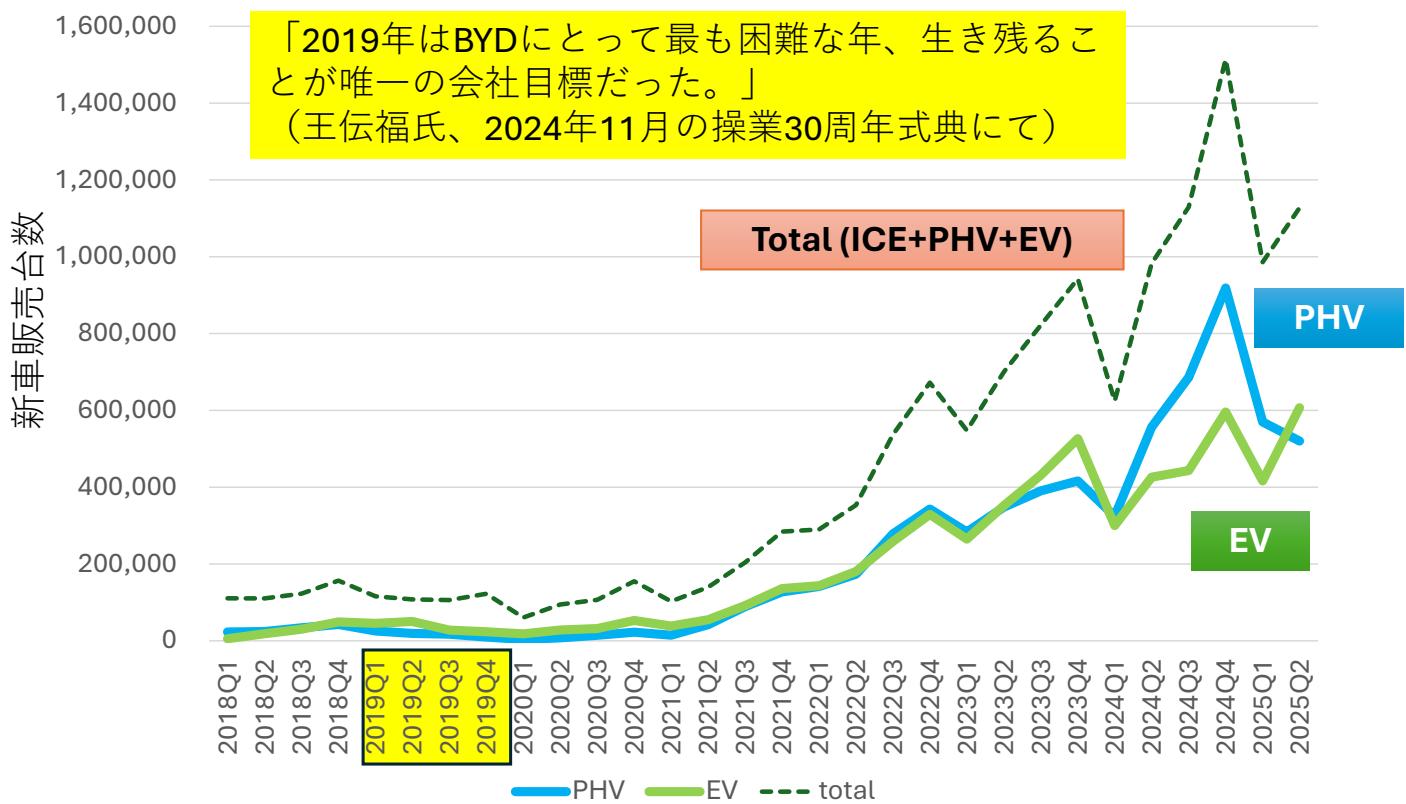


2024年後半からPHVの比率が頭打ちになっている主な背景：

- ①PHVへの補助金の減額や打ち切り
 - ②政府が「ゼロエミッション」重視へシフトし始めた
 - ③ロングレンジEVの登場
 - ④消費者がPHVの充電+給油の二重運用を敬遠し始めた

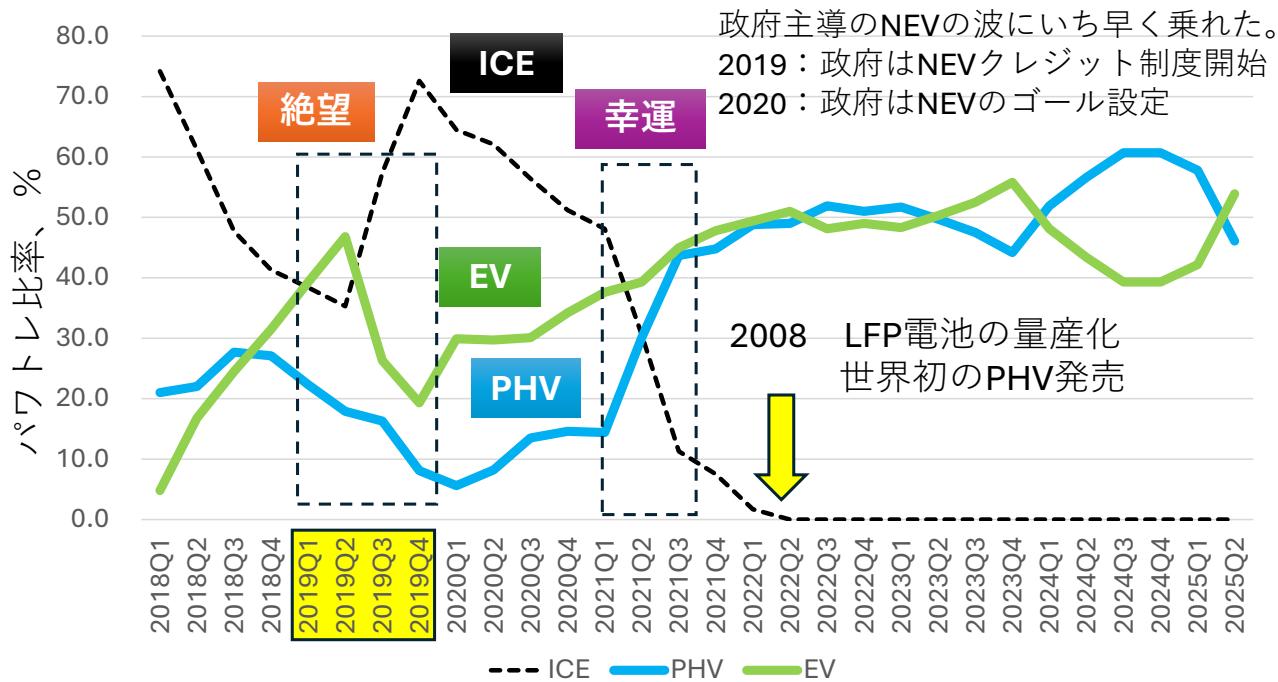
12

BYD販売台数 (2018Q1～2025Q2)



13

BYDパワトレ比率推移 (2018Q1～2025Q2)

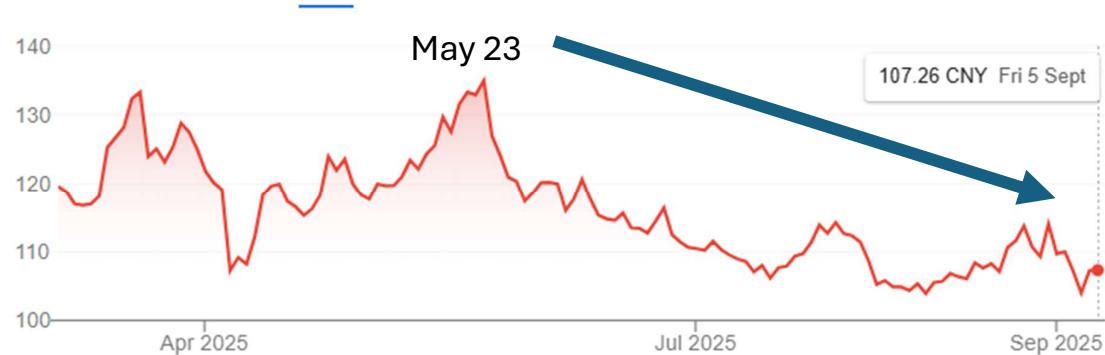


BYDにとって2019年は望みを託したEVもPHVも思うように売れず前途が閉ざされた。

2021年には競争他社に先駆けてNEVの波に乗り、2022年3月にはガソリン車の生産を停止、NEVのみに特化現在に至る。

14

BYD株価推移



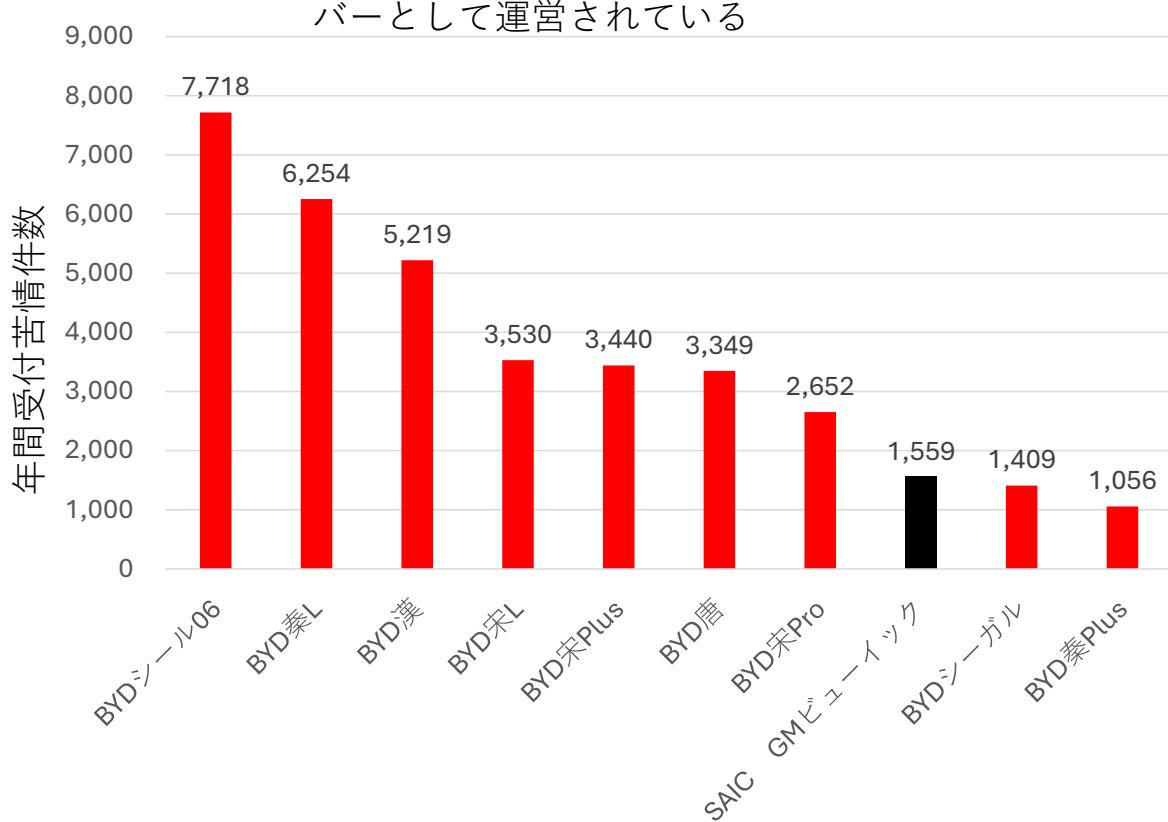
- 2025年3月末のBYDの在庫が1500億元（約3兆円）
- BYDの新車販売の伸びにブレーキ。中国国内販売は3月以降4カ月連続で前月比マイナス
- 2025年5月下旬 長城汽車の魏建軍董事長「すでに車業界にも恒大集団のような企業が存在する」
- BYD1社で買掛金（仕入れ債務）が2400億元（約4.8兆円）あることが明らかに
- BYD独自の電子手形「Dチェーン」が債務から切り離されている可能性が指摘
- 2025年6月1日中国政府は中小のサプライヤーへの支払いを60日以内と指示
- 2025年6月26日BYDは中国の一部工場で生産能力を削減しているとの報道

15

車質網に入っている苦情件数ワーストランクイング (2024.8.27 ~ 2025.8.27)

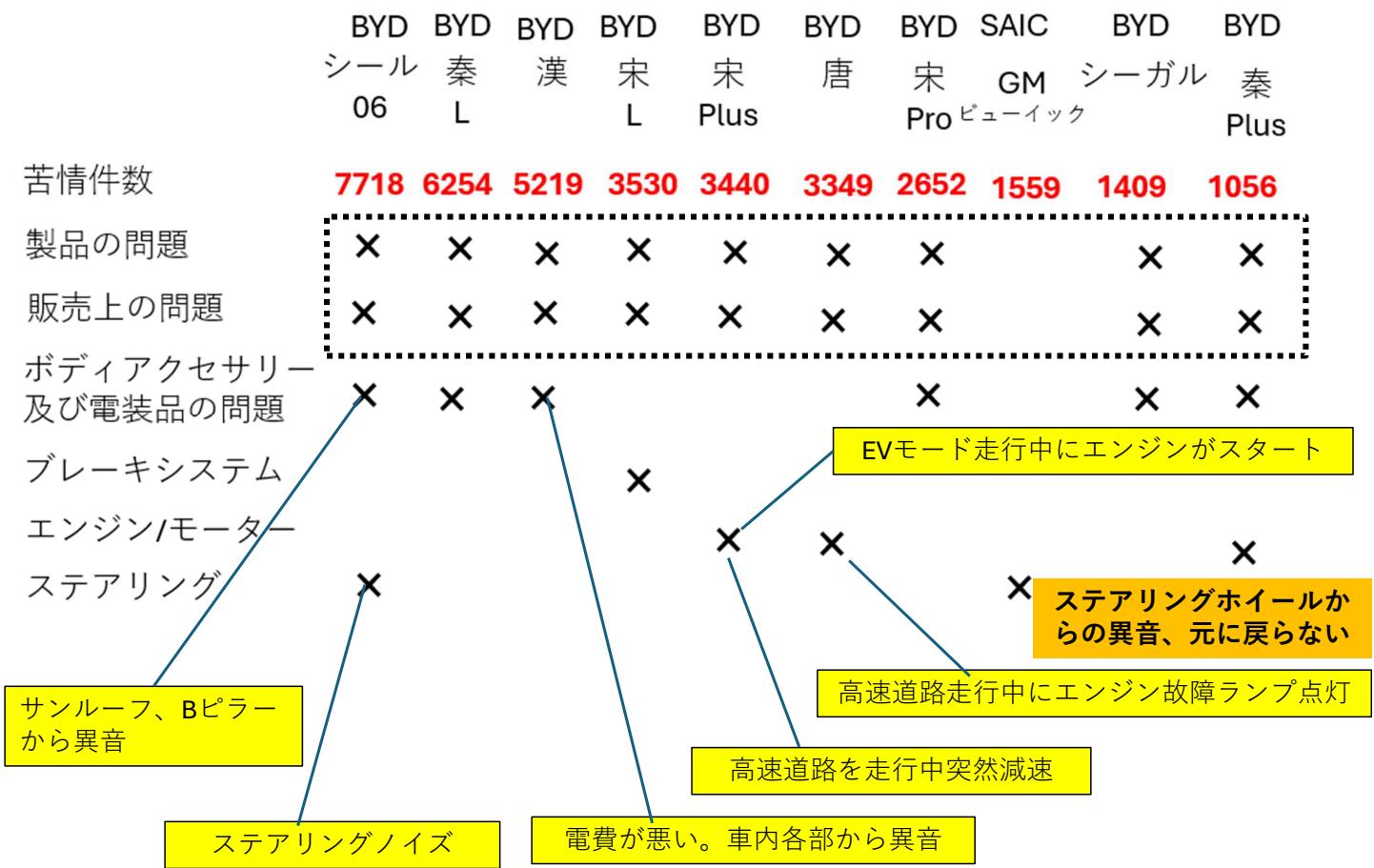


- 中国全土の自動車のクレーム情報を扱っている民間の組織
- 国家市場監督管理総局の欠陥製品管理センターの協力メンバーとして運営されている



16

車質網に入っている苦情件数ワーストランキング (2024.8.27～2025.8.27)



17

BYD車両に対する顧客苦情実例（1）

苦情番号：1485575（シール06 2024年式プレミアムエディション）

Bピラー異音：「2月26日に車を引き取り、5日目に異音が発生し始めました。6回修理しましたが、異音は完全には解消されていません。4月に再修理を約束しましたが、異音の場所が異なっていると主張して撤回されました」

苦情番号：1484771（シール06 2024年式DM-iフラッグシップモデル）

サンルーフの異音：「2024年10月に納車されました。それからわずか2週間後、走行距離900キロで修理を始めました。現在までに13,000キロ走行しましたが、問題は解決していません。それどころか、異音は悪化しています。サンルーフブラケットアセンブリを2回、サンルーフシールを2回交換し、ガラスも交換しましたが、車は依然として頻繁に故障します。何度も分解しましたが、今ではトリムが緩んでおり、右フロントドアトリム、トランク、センターコンソール、サンルーフなど、あらゆる場所で異音がしています」

苦情番号：1484709（シール06 2025年式DM-iプレミアムエディション）

デイタイムランニングランプが点灯せず、ドアの空気漏れ

「1. 左フロントヘッドライトのデイタイムランニングライトが点灯せず点滅します。2. 高速道路で時速100マイル（約160km/h）で走行すると、フロントドアから空気が漏れ、ガサガサという音がします」

18

BYD車両に対する顧客苦情実例（2）

苦情番号：1398407（シール06 2024年式DM-iプレミアム）

ステアリングノイズなど：「製品の改良計画を事前に知らせず、問題車を販売しています。引き取り直後にステアリングの異音に気づきました。アフターサービスも良くありません！問題を解決したいです」

苦情番号：1484393（シール06 2025年式DM-iプレミアムエディション）

トランクの広範囲の錆：「2024年12月25日、妻と私はBYDオートオーシャンネットワークから新エネルギー車「BYD Haimao 06 80km Premium Edition」を注文しました。2025年1月12日に納車されました。4月、通常使用中に、トランクのホワイトボディの溶接部に点在する錆びに気づきました。8月1日、初回メンテナンスのためBYD指定のアフターサービスセンターに持ち込みました。8月12日、錆が拡大していることに気付きました。トランクフレームの取り外し可能な植毛カバーを外すと、その部分に広範囲の錆びが発生していることがわかりました。通常使用で6ヶ月、走行距離4,000キロ未満で錆が発生しました。調査の結果、この問題は車両の防錆コーティング工程における粗雑な作業に起因する可能性が高いことが示されています」

苦情番号：1444034（シール06 2025年式DM-iラグジュアリーモデル）

品質管理の不備：「この車の品質管理は極めて劣悪です。窓の下端は片側ではセンターコンソールと揃っていますが、反対側では揃っていません。ボンネットは左右非対称です。価格も大幅に値下げされています。この車を所有して3ヶ月になりますが、何度も値下げされています。この車は大幅な値下げです」

19

BYD車両に対する顧客苦情実例（3）

苦情番号：1484299（シール06 2025年式DM-iプレミアムエディション）

事故時エアバッグカーテン展開せず：「2025年8月1日午後10時頃、前方の渋滞のため高速道路で立ち往生していました。約3分後、後ろを走っていた満載のトラックがブレーキを踏まずに私の車に追突しました。衝突は合計3件で、車に乗っていた4人が様々な程度の怪我を負いました。私は当時車内に閉じ込められており、SOS緊急通報システムは作動しませんでした。フロントエアバッグとリアエアカーテンは展開しませんでした！当時シートベルトを着用していましたが、シートベルトは締められておらず、エアバッグもエアカーテンも展開せず、保護機能は発揮しませんでした」

苦情番号：1460222（シール06 2025年式DM-iプレミアムエディション）

燃費が悪くドアは開閉時にガタガタ音：「購入から1年も経たないうちに、当初の宣伝文句とは正反対の様々な問題が発生しています。燃費は3.9と謳われていますが、実際には5~6しかありません。購入から1年も経っていないバッテリーの航続距離は信じられないほど短く、ドアの開閉時にガタガタと音がするほどです。この会社は車の販売にのみ注力しており、アフターサービスには無関心なのは明らかです。販売員は交換後も問題に一切対応せず、苦情も受け付けていません」

BYD車両に対する顧客苦情実例（4）

苦情番号：1489232（秦L EV 2025年式ビヨンドエディション）

新車のエアコンが冷えない：「車を受け取った翌日、エアコンが冷えないことに気づきました。1週間経ちましたが、まだ問題は解決していません。修理には同意したもの、補償は一切ありませんでした」

苦情番号：1470751（秦L EV 2025年式エクセレンスエディション）

充電していないのに充電中と表示される：「7月25日午後3時頃、車を始動させようとしたところ、モーターがかからないことに気づきました。車のコンピューターには充電ガンが接続されていることが表示され、携帯電話のアプリにも充電ガンが接続されていることが表示されていました。その後、保険会社が車を4Sショップに牽引し、4Sショップで点検したところ、不具合はありませんでした」

苦情番号：1470053（秦L EV 2025年式ビヨンドエディション）

シートは異音を発し、パワーは制限され、航続距離は誇張されている：「運転席から異音が聞こえ、残量40%で車が揺れ始め、エンストし、パワー不足に陥りました。バッテリーの寿命は大幅に基準値を下回っていました。公称航続距離は545キロメートルでしたが、実際に走行してみると300～350キロメートルしか走れませんでした」

21

BYD車両に対する顧客苦情実例（5）

苦情番号：1487934（漢 2025年式スマートドライビングエディション）

車のコンピューター信号が弱く、車のネットワークが使用できない：「BYDのHan EVは、中国聯通のIoTプラットフォームとのバンドルを余儀なくされています。そのため、車をガレージに駐車すると電波が届かず、アプリが車に接続できず、機能が使えなくなり、大きな不便を被っています。BYDのカスタマーサービスに4回も苦情を申し立てましたが、まだ連絡がありません。プラットフォームがこの問題を解決してくれることを願っています。BYDの力は信じられないほどです」

苦情番号：1470926（漢 2025年式DM-i プレミアムエディション）

トランスミッションはオイル漏れ、中央制御はフリーズ、バックミラーは故障：「ディーラーで車の整備を依頼した際、技術者からトランスミッションのオイル漏れがあると言われたものの、原因が特定できなかったため、すぐにBYDのカスタマーサービスに連絡し、ディーラーに解決策を尋ねました。ところが、すぐに連絡が来るどころか、3日後に連絡が遅れ、満足のいく解決策は提示されず、担当者の口調や対応の悪さも感じられました。再度連絡しましたが、依然として問題は解決されませんでした。現在、トランスミッションのオイル漏れに加え、中央操作画面がフリーズし、バックミラーが自動でポップアップしなくなっています。ディーラーから納得のいく解決策を期待しています」

22

BYD車両に対する顧客苦情実例（6）

苦情番号：1460576 （漢 2025年式プレミアムエディション）

電費が大幅に水増しされ、車内に異音発生：「2024年10月にBYD Han 605 Premium Editionを購入しました。それ以来、バッテリーの持ちがひどく悪くなっています。夏の一般的な郊外道路では、605の航続距離は約360キロメートルで、60%も減少しました。冬はわずか250キロメートルです。ディーラーに問い合わせましたが、80キロメートル程度の一定速度で運転しているにもかかわらず、常にアクセルを踏みすぎていると言われます。また、異音も至る所で聞こえます。BYDの品質には非常に不満で、他のオーナーからも25 Hanモデルのバッテリー持ちの悪さなどの問題が報告されています。私たちは権利を守ることを決意しており、プラットフォームができるだけ早く満足のいく回答を提供してくれるこことを願っています」

苦情番号：1429853 （宋L 2025年式DM-i インテリジェントドライビングエディション）

車両ブレーキ故障による事故：「2025年5月2日午後3時、当該車両は道路を通常通り走行していた。この時の速度は時速46kmであった。突然、方向が制御不能となり、道路の左側に旋回した。緊急ブレーキは一度は効かず、車両は道路脇の井戸パイプに衝突し、その後、電力メーターハウスに衝突した。その後、6~7メートル前進し、木に衝突して停止した。上記の3回の衝突の間、ブレーキ力は8~9に維持されていた」

23

BYD車両に対する顧客苦情実例（7）

苦情番号：1427046 （宋L 2025年式DM-iインテリジェントドライビングエディション）

運転支援システムの故障と異常なブレーキ音：「BYDの運転支援システムには重大な安全上の問題があります。右折時に車両は中央車線を維持できず、大きく左へ逸れ、車両と高速道路のガードレールの間にわずかな隙間ができ、ガードレールに擦れて事故につながる可能性が非常に高くなります。この状況は運転中に何度も発生し、適切なタイミングで手動で制御を引き継いでいなければ危険な状況に陥っています。さらに、特に車両が停止しようとすると、異常なブレーキ音がします。これは私がこれまで運転した他の車両では発生していません」

苦情番号：1406773 （宋L 2025年式DM-iインテリジェントドライビングエディション）

航続距離が不正確でブレーキ音が異常：「燃料タンクとバッテリーが満タンの状態で公称走行距離は2,000キロ近くあるのに、軽快な運転でたった700キロしか走れていません。軽くブレーキをかけると時々異音がします。早急に修理してもらいたいです！その後、スタッフから連絡がありませんでした。サービスが極めて悪いです」

24

BYD車両に対する顧客苦情実例（8）

苦情番号：1485140 （宋Plus 2021年式DM-Iフラッグシップモデル）

EVモードでエンジン始動：「BYD Song PLUS新エネルギーEVモードのエンジンが始動し、常圧燃料タンクが自動的にオーナーのオイルを使用してその基準を満たし始めます」

苦情番号：1479981 （宋Plus 2021年式DM-Iフラッグシッププラス）

エンジンEVモードセルフスタート：「BYDの新エネルギー車「Song PLUS」は最近、EVモードでエンジンを頻繁に始動させるようになりました。時には警告もなく始動することもあります。消費者として、自分の車を制御することすらできないのに、警告もなしに始動するのは、知る権利と公正な選択権の侵害ではないでしょうか。電気自動車（EV）で100kmも走行していないのにエンジンが始動してしまうのです。以前、アフターマーケットのカスタマーサービスに苦情を申し立てたところ、電気自動車（EV）で200km走行すれば自動的に始動すると言われました。今月20日に苦情を申し立てた後、23日と26日にも再び同じことが起こりました。苦情の期限が1週間でなければ、そのたびに苦情を申し立てていたでしょう。しかし、何度も苦情が寄せられても、私の問題は解決していません」

25

BYD車両に対する顧客苦情実例（9）

苦情番号：1479957 （宋Plus 2021年式DM-Iフラッグシッププラス）

運転中に電源遮断：「高速道路を普通に走行中、突然エンジンがかかり、車体下から異音がしました。緊急レーンで緊急停止せざるを得ませんでした。当時、家族5人が車に乗っていました。もし私がすぐに路肩に寄っていなければ、追突事故を起こし、悲惨な結果になっていた可能性が高いです。製造元のBYDは責任を回避し、アフターサービスで私たちを翻弄し続けています。声を上げられる方はいらっしゃいませんか？」

苦情番号：1479468 （宋Plus 2021年式DM-Iプレミアム）

走行制限で失速：「最初の故障は2024年3月に発生し、バッテリー残量の低下、電力不足、そして走行中のエンストといった問題が発生しました。最終的に車両は修理のために牽引され、技術者はソフトウェアのアップグレードで問題が解決すると説明しました。2回目の故障は2025年7月5日に発生し、再びバッテリー残量の低下、電力不足、そして高速走行中のエンストといった問題が発生しました。車両には重大な欠陥と品質上の問題があり、運転手と乗客の生命を脅かすリスクがありました。1ヶ月以上が経過しましたが、BYDからは連絡がありません」

苦情番号：1352597 （宋Plus 2025年式DM-iプレミアムエディション）

高速道路で運転中に突然減速：「恩施区間（武漢方面から重慶方面に向かう曲がりくねったルート）に到達した時点では高速道路での速度は正常だったが、突然時速約110キロから時速50キロ～70キロに低下し、加速できなくなってしまった」

26

BYD車両に対する顧客苦情実例（10）

苦情番号：1474791 （唐 2025年式DM-iプレミアムエディション）

エンジンの不凍液漏れ：「2025年3月28日にBYD Tangを購入しました。8月1日、山に向かう高速道路で出力制限の警告が出ました。その後、時速10マイルまで速度が低下し、走行不能になりました。地元のアフターサービスで簡単な調査を行ったところ、不凍液漏れとのことでした。3日の午後、市内に戻り、車を購入したアフターサービスに行き、点検を受けました。その日は原因は特定できず、翌日、モーターオータータンクに問題がある疑いがあると言われました。今回、アフターサービスに修理後の車両全数点検と検査報告書の発行を依頼し、今回の修理で問題が発生しなかったことを証明してほしいと考えています。しかし、アフターサービスは報告書の発行はできず、写真のみの提供しかできないとのことでした。写真では点検の真正性を証明できないと思いますし、現状のコミュニケーションは不十分です」

苦情番号：1438082 （唐 2024年式DM-iチャンピオンエディション）

計器パネルにエンジン故障ランプが点灯：「真夜中に高速道路を走行中、突然エンジンが故障したという警告が出ました。店側は問題に積極的に対応せず、保険金の支払いを拒否しました」

27

BYD車両に対する顧客苦情実例（11）

苦情番号：1484758 （唐 2021年式DM-iプレミアムエディション）

EVモードでエンジンが自動的に始動：「2021年10月に21型式BYD Tang DM-i車を購入しました。納車から1年間、バッテリー残量が少なくない限りエンジンが自動始動するという問題は一度もありませんでした。しかし、長城汽車がBYDのQinとSong DMiモデルに大気圧燃料タンク使用時の排出量過多の疑いがあると報告した後、BYDは国の環境保護規制を無視し、問題に正面から対処しませんでした。販売済みの車両をリコールして高圧燃料タンクに交換するどころか、バックエンドからOTAアップグレードの新バージョンを強制的に導入し、エンジン始動戦略を密かに修正して、大気圧燃料タンクのカーボンキャニスター洗浄要件を満たしていました。（中略）車両のOTAは工業情報化部への登録が必要であり、所有者への説明と同意が必要です。しかし、BYDは工業情報化部の規制を無視し、所有者の知る権利を無視し、所有者の車両システムのロジック設定を恣意的に変更しました。BYDが密かに私の車のエンジンをEVモードで遠隔始動させたことを発見しました（昨日、フル充電でHEVモードで数百キロ走行した後でした）。画面上の通知はなく、エネルギーフローは単にエンジン始動を示していませんでした。BYDはこのような欺瞞的な戦術を用いて、製品の欠陥と改善策を隠蔽しています。（後略）

28

BYD車両に対する顧客苦情実例（1 2）

苦情番号：1491427 （シール06 2025年式DM-iプレミアムエディション）

新エネルギー車の短期的な値下げ：「2025年3月にSeal 06 DMIインテリジェントドライビングエディションを定価で購入したのですが、1ヶ月後の4月23日に2万5000元まで値下げされました。これは全くの偽物で、BYDに差額を補填するよう求めていきます。これは消費者への裏切り行為です」

苦情番号：1485307 （秦L 2025年式DM-iビヨンドエディション）

補助金還付金が引き換えられていない：「車を購入した時は、旗艦店の補助金で5000元のキャッシュバックがあると言われましたが、今は理由もなく4000元になりました。理由もなく1000元も差し引かれました。オルドス王朝4Sのリーダーは、メンテナンスやプレゼントをくれると言いましたが、私はそれらは必要ありません。お金が欲しいだけです。途中のやり取りも営業マンとリーダーが行い、おざなりでした（中略）」

苦情番号：1478418 （宋L 2024年式DM-i先行モデル）

納車前に値下げ、補償を拒否：「4月20日に代金を支払い、26日に車を受け取りました。25日に値下げを知りましたが、1万元以上も値下げされていました。ディーラーは値下げについて私に知らせず、私の知る権利を侵害しました。その後の権利保護も無視されました。私は1万元の差額の賠償を求めました」

29

BYD車両に対する顧客苦情実例（1 3）

苦情番号：1479788 （漢 2025年式DM-iエリート）

新モデルをリリース、詐欺販売、悪意ある情報隠蔽：「2025年2月7日、BYD DynastyのウェブサイトでBYD Han 125km Eliteモデルを購入しました。販売員に新しいモデルがもうすぐ発売されるか尋ねたところ、いいえと言われました。しかし、購入から3日後に新しいモデルが発売されました。私はゼネラルマネージャーに対峙し、消費者詐欺で告発しました。彼らは当時の販売員の不正行為を認め、私が販売員に電話で問いただすと、彼らも告発内容を認めました。ゼネラルマネージャーは、問題に対処し、構成をアップグレードし、他のオプションについて交渉し、アンダーボディシールド式を送ると約束しました。しかし、アンダーボディシールドを取り付けた後、彼らは販売詐欺への対処も構成のアップグレードも拒否しています」

苦情番号：1473131 （唐 2025年式DM-iプレミアムエディション）

メーカー、値下げと処理要求を偽装：「2025年3月22日に2025年型Tang DMI115KM Premium Editionを購入しました。4月1日以降、販売店は価格を4,000元値下げし、5月にはさらに14,000元値下げしました。わずか2ヶ月足らずで18,000元も値下がりし、損失が出ました。メーカーと販売店に説明を求めます」

30

まとめ

- 米国市場（含、Calif.州）ではHVが市場を牽引しており、EVの伸びは停滞している。その結果トヨタとホンダが競合をリードする形となっている。
- 欧州5大市場でもHVが牽引しているがドイツ、イギリスではEVが着実に伸び始めている。
- 欧州5大市場ではフランスを除くドイツ、イギリス、イタリア、スペインでBYDのEV、PHVが市場で存在感を示し始めている。
- 中国市場では2025年7月時点でNEV（新エネルギー車）が新車販売の約49%となり、欧米市場とは異なる電動化が加速している。
- そんな中国市場で販売台数をリードしているBYDは、その過激な価格戦略で同業他社からの非難の的となっているだけでなく、消費者からの多岐にわたる苦情が桁違いに多く、BYDの兵站が伸び切っている印象を受ける。
- BYDは中国国内での伸び悩みを海外進出で克服しようと異常な速さで急いでいる。しかし隠れ債務問題や値引きの頻発、更には顧客苦情の多さが表している耐久性の欠如や品質問題から「第2の恒大集団」になる危険性をはらんでいるとの声も否定できない。
- 自動車完成車メーカーが販売台数の拡大に過度に執着したことによる失敗事例は数多く存在する。今のBYDの異常なまでの数の拡大への執着は新たな失敗事例誕生の道を突き進んでいると思えてならない。