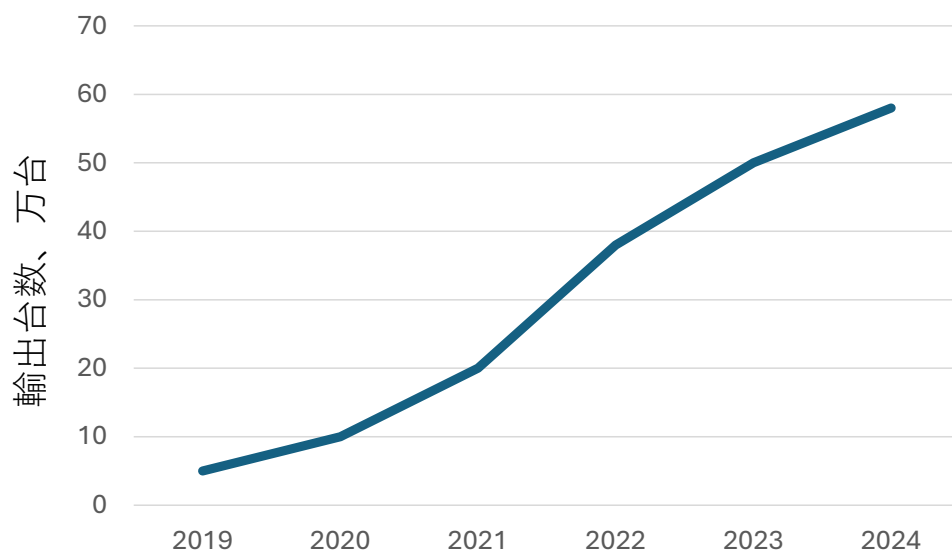


## 欧州市場と中国車



1

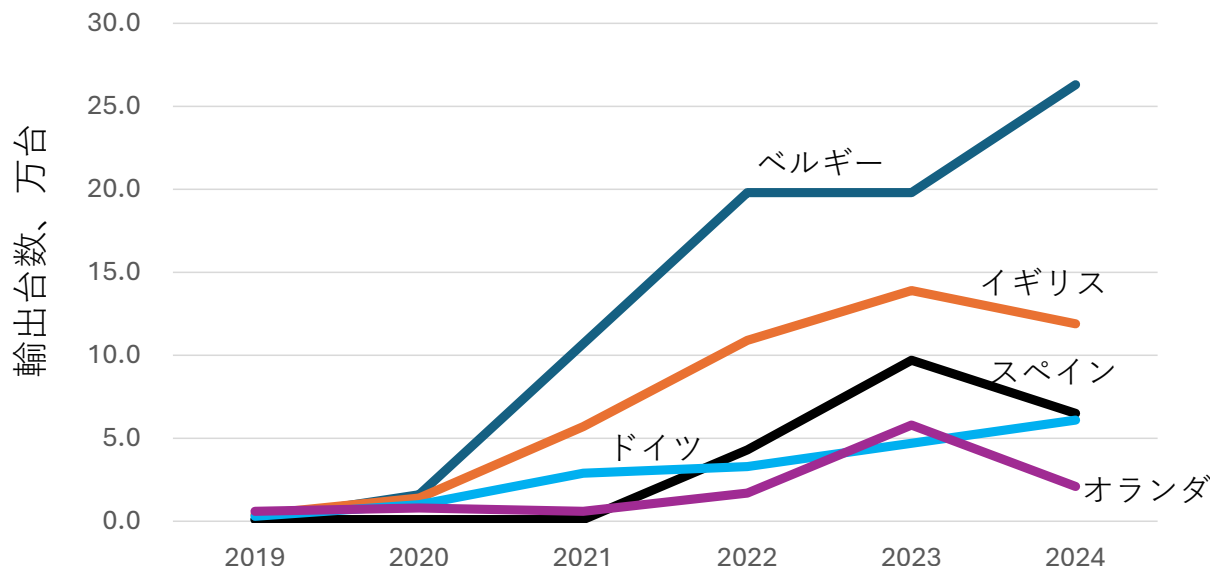
### 中国から欧州へのNEV（新エネルギー車）輸出推移



主なメーカー	輸出開始年	主力車種
BYD	2020	Atto3,Dolphin,Sealなど
MG（SAIC傘下）	2019	MG4,MG ZS EV,MG5,Marvel Rなど
NIO（上海蔚来汽車）	2021	ET5,ET7,ES6など
Xpeng（小鹏汽車）	2022	G6,P7など

2

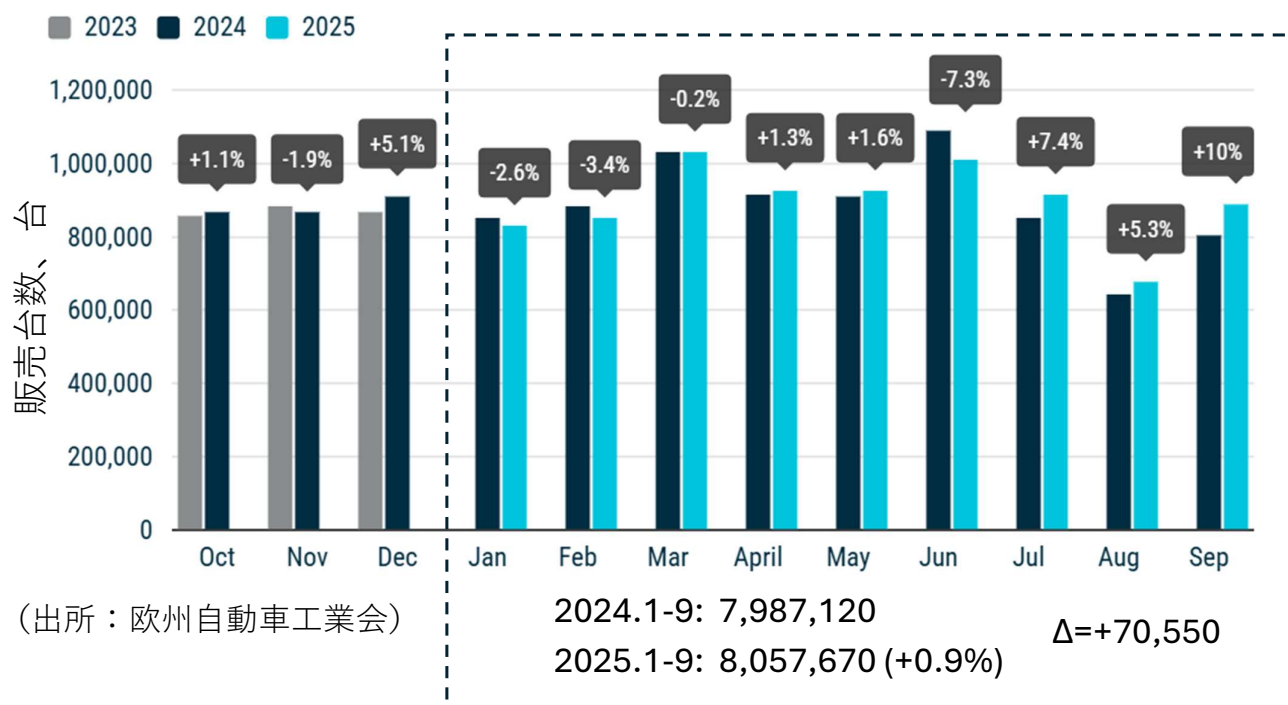
## 中国から欧州へのNEV輸出先別推移



- 中国から欧州への新エネルギー車の輸出は2021年から本格化している。
- ベルギーにはアントワープ港やゼーブルージェ港など欧州最大級の自動車荷揚げ港があり、中国からの新エネルギー車はここで陸揚げされ欧州各国へ送られる。そのためベルギーは最終販売地ではなく物流拠点として一時的に輸入されている。
- 中国からの新エネルギー車はEUに加盟していないイギリスに欧州のなかで最も多く流入している。

3

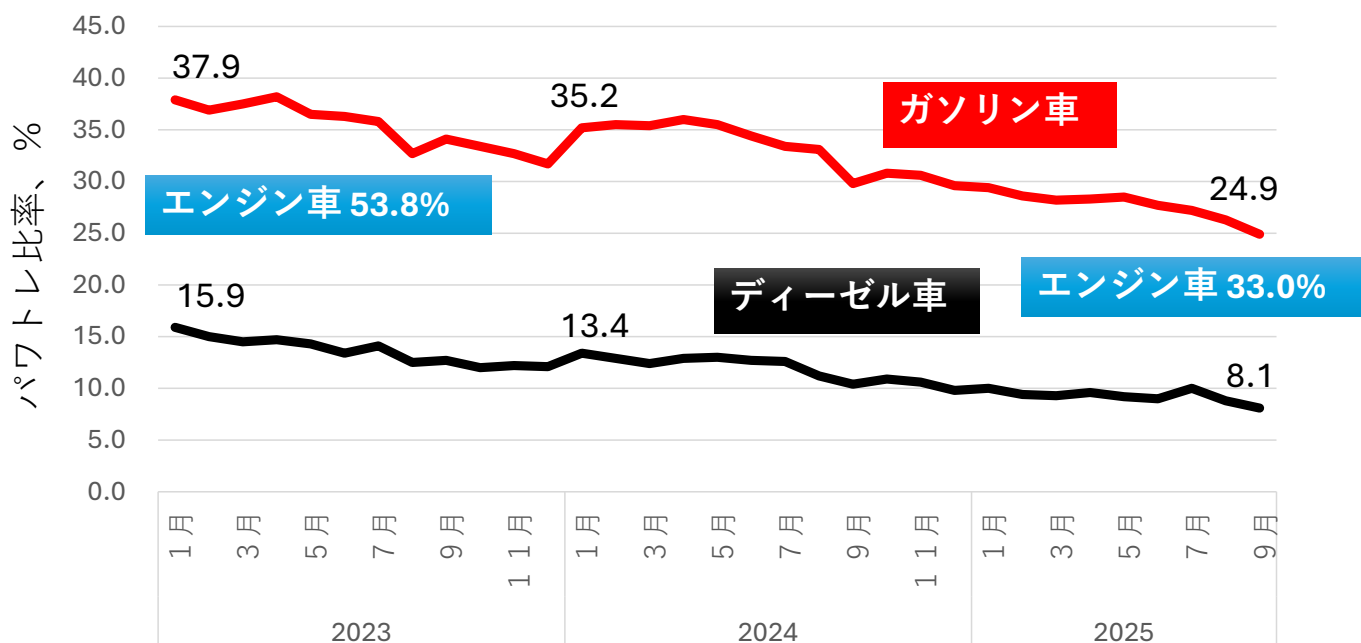
## EU 28 カ国販売台数推移 (2023,2024,2025)



今年の1～9月を見る限り昨年に比べてEU 28カ国の販売台数は微増にとどまっており、中国勢が販売台数を伸ばしているためVWを初めとする欧州自動車大手は厳しい経営環境に立たされている。

4

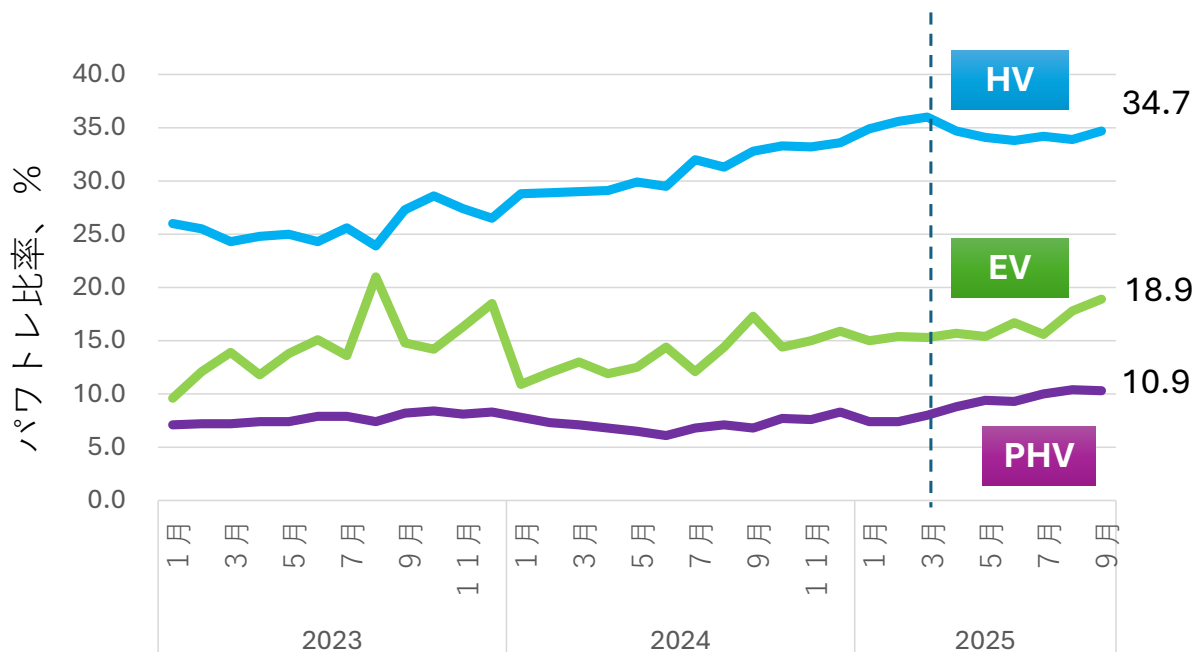
## EU エンジン車比率推移 (2023.1~2025.9)



- EU 28カ国全体では2023年1月以降現在までエンジン車は約20ポイント減少。
- スピードはともかくとして、エンジン車の減少は電動化が着実に進んでいることを示している。

5

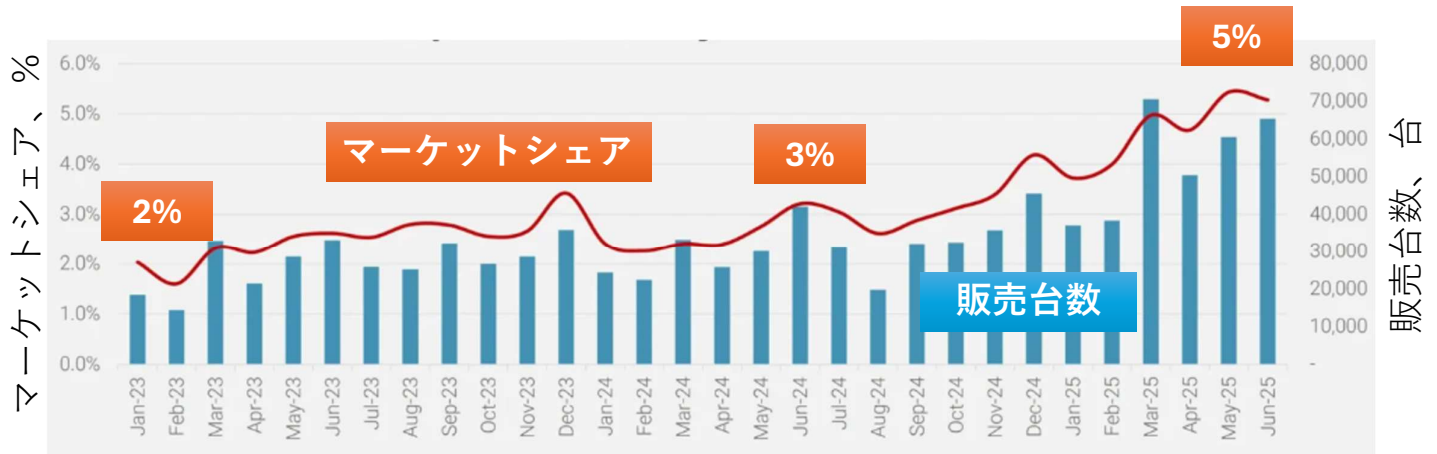
## EU全体パワトレ比率推移 (2023.1~2025.9)



- EU全体では今年の3月以降HVの伸びは止まりEVとPHVが安定して伸び始めている。
- この背景には中国新エネルギー車の販売が増えている事実があります。

6

## 欧州における中国車の市場シェアの推移 (2023.1～2025.6)



(出所：JATO)

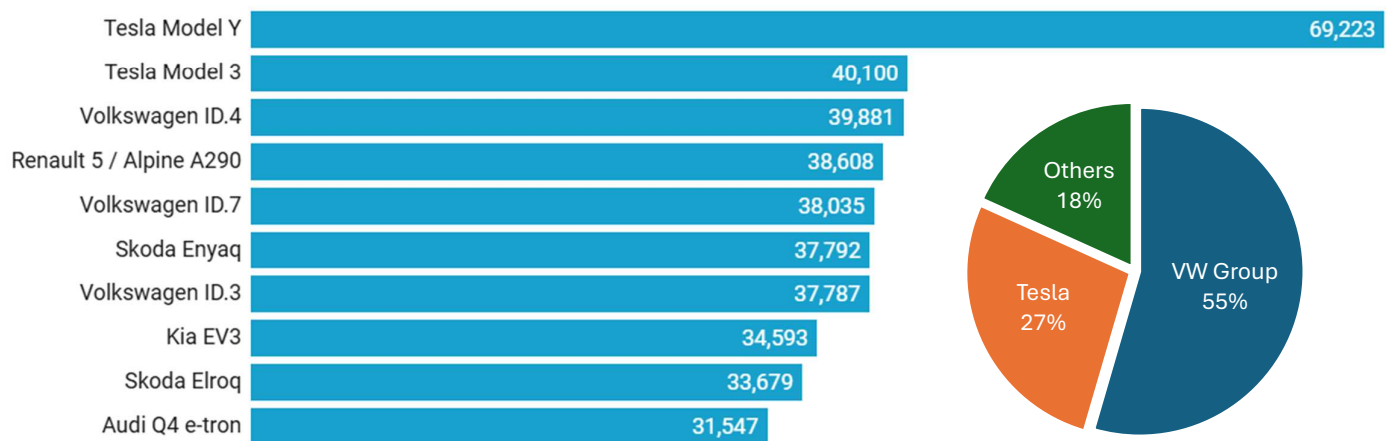
- 欧州市場全体が伸び悩む中、中国ブランドは好調を維持しており、2025年上半期の市場シェアは5%を超えるレベルになっており、1年前の3%レベルから着実に伸びている。
- 中国ブランドの躍進を牽引しているのは新エネ車ではBYD, MG, NIO, Xpengで、エンジン車では奇瑞汽車が挙げられる。

7

## 欧州におけるEVモデル別販売ランキング(2025.1～6)

### Best-selling BEVs in Europe

January to June 2025

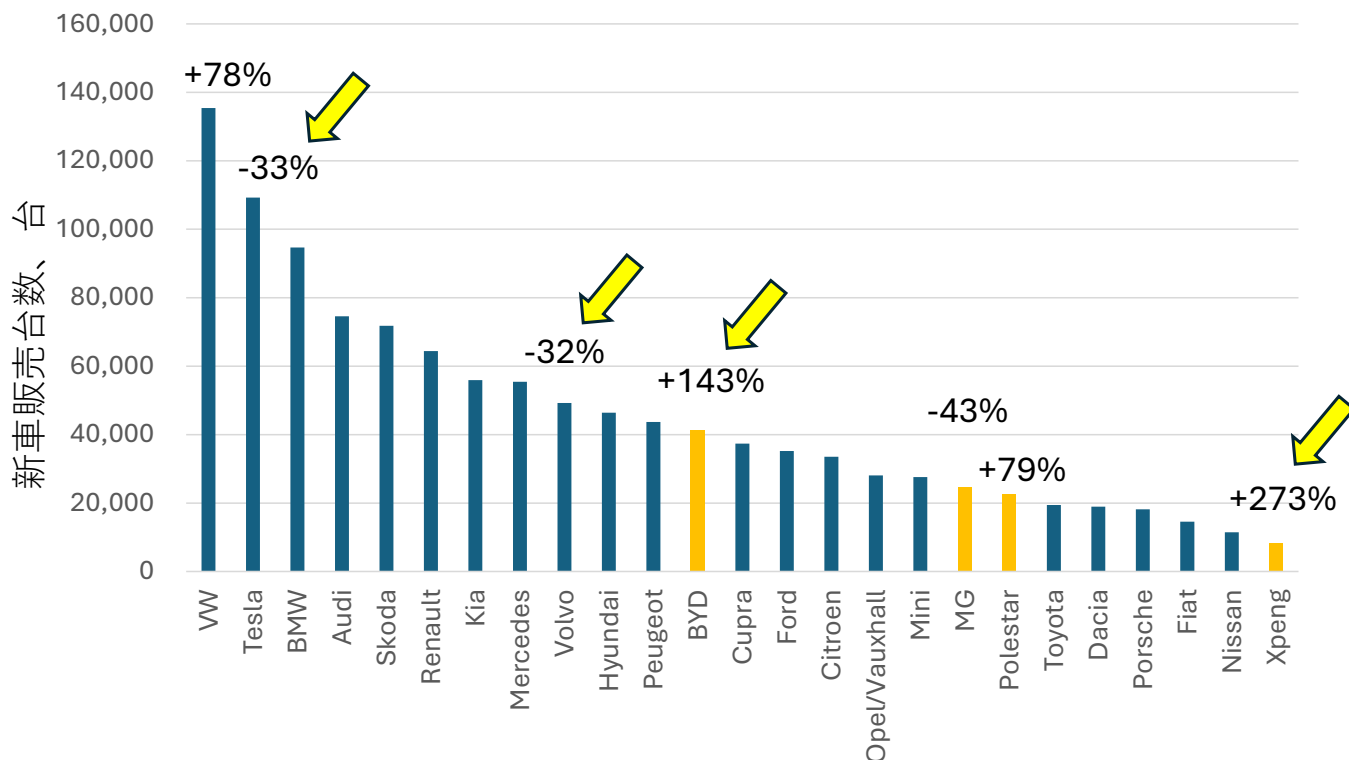


(出所：AUTOVISTA24)

- 欧州における今年の上半期での量販EVランキングトップ10にはVWグループとテスラで全体の8割強の台数を占めており、まだ中国車はトップ10には入ってきていない。
- しかしトップ10に迫っている中国メーカーは数社あり、トップ10入りは時間の問題と考えられる。

8

## 欧州におけるEVブランド別販売ランキング(2025.1~6)



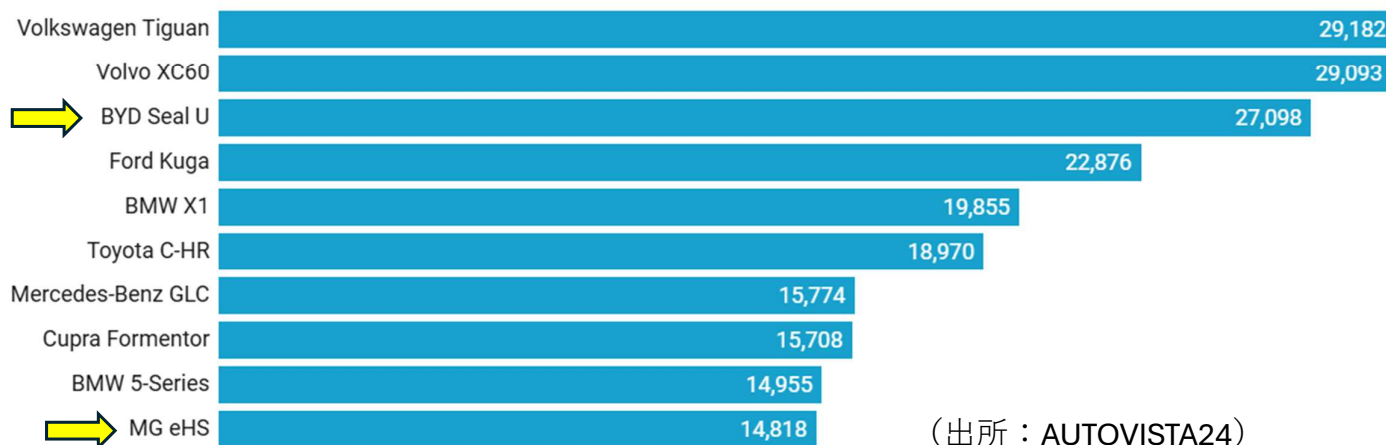
- テスラだけでなく、ボルボも欧州におけるEVの伸びが減少に転じているが、ボルボの場合は今までのEV一辺倒からの戦略変更による。
- MGを除いて中国勢、特にBYDとXpengの伸び率が大きい。

9

## 欧州におけるPHVモデル別販売ランキング(2025.1~6)

### Best-selling PHEVs in Europe

January to June 2025



- EUが中国製EVに対して反補助金課税を課しているため、追加関税のかからないPHVがEVの代替え選択肢になり、中国メーカーは積極的にPHVを欧州に投入しつつある。
- 欧州で販売されているBYD Seal Uの大部分はPHVで、イギリスで高い販売実績を上げている。
- MG eHSが最も売れている国はスペイン。イギリス、フランス、ドイツなどでも販売が伸びている。

10

## 欧州で人気の中国車と要点

### MG4 EV

欧州の電気自動車市場で好調な販売実績



MG4 EV

### BYD Atto3

人気の電気SUV



BYD Atto3

### Xpeng G6

欧州における高級中国ブランドとしてのXpengの代表モデル



### Xpeng G6

### MG ZS

様々な欧州でのレポートで人気のモデル



MG ZS

### BYD Seal

洗練された人気の電気セダン



BYD Seal

### BYD Dolphin

好評の電気ハッチバック



BYD Dolphin

### MG3

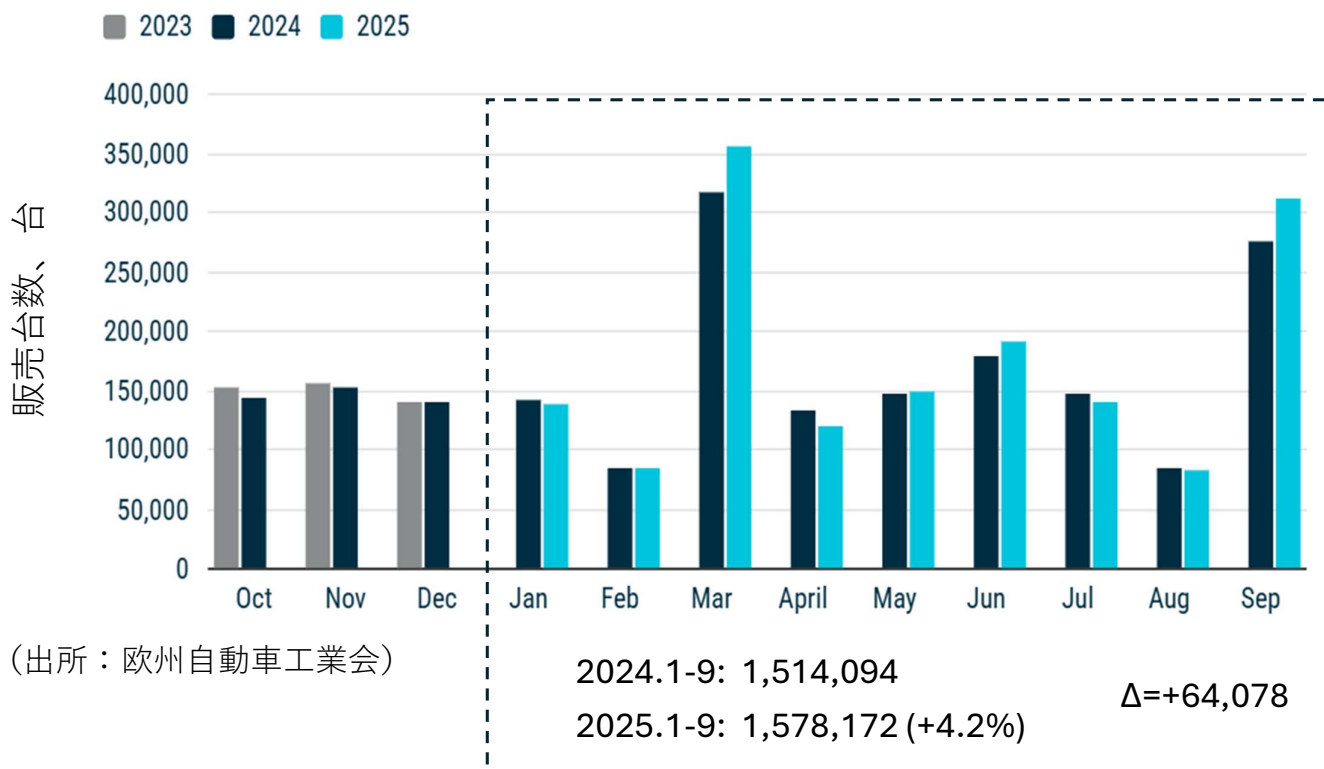
求めやすい価格のハイブリッドモデル



MG3

11

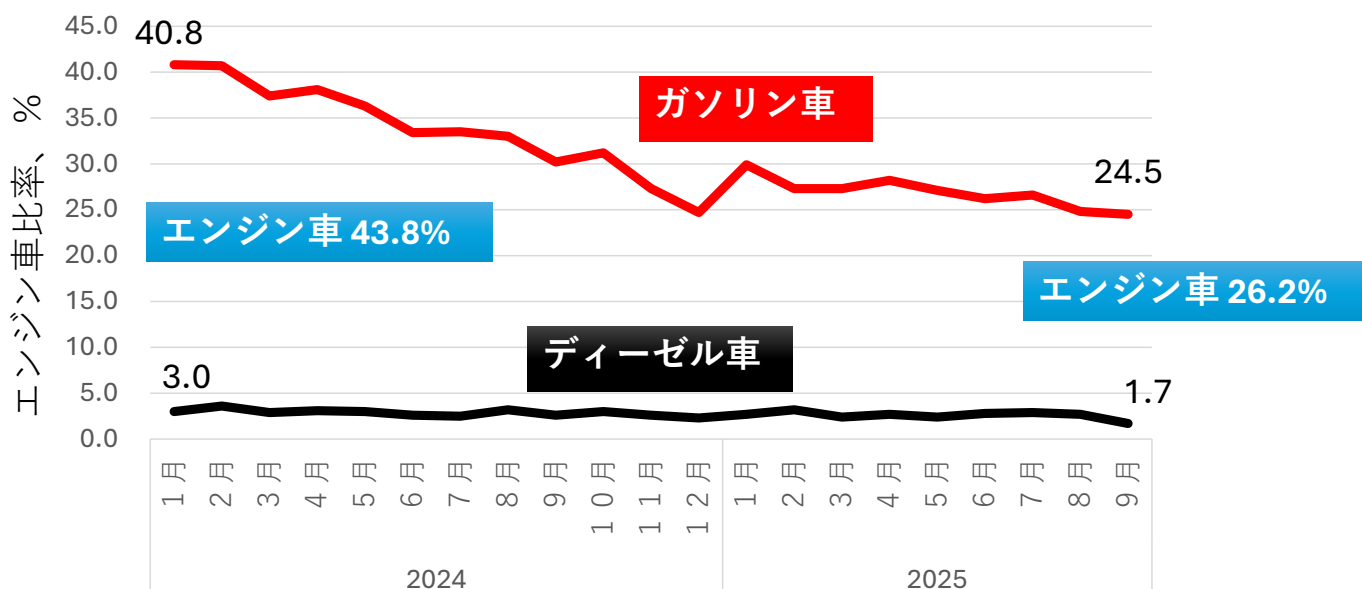
## イギリス乗用車販売台数推移 (2023.10~2025.9)



- 中国車の流入が多いイギリスでは今年の1月～9月で昨年同月比4.2%増。
- イギリスのZEV(Zero Emission Vehicle)規制と中国新エネ車は親和性が高い。

12

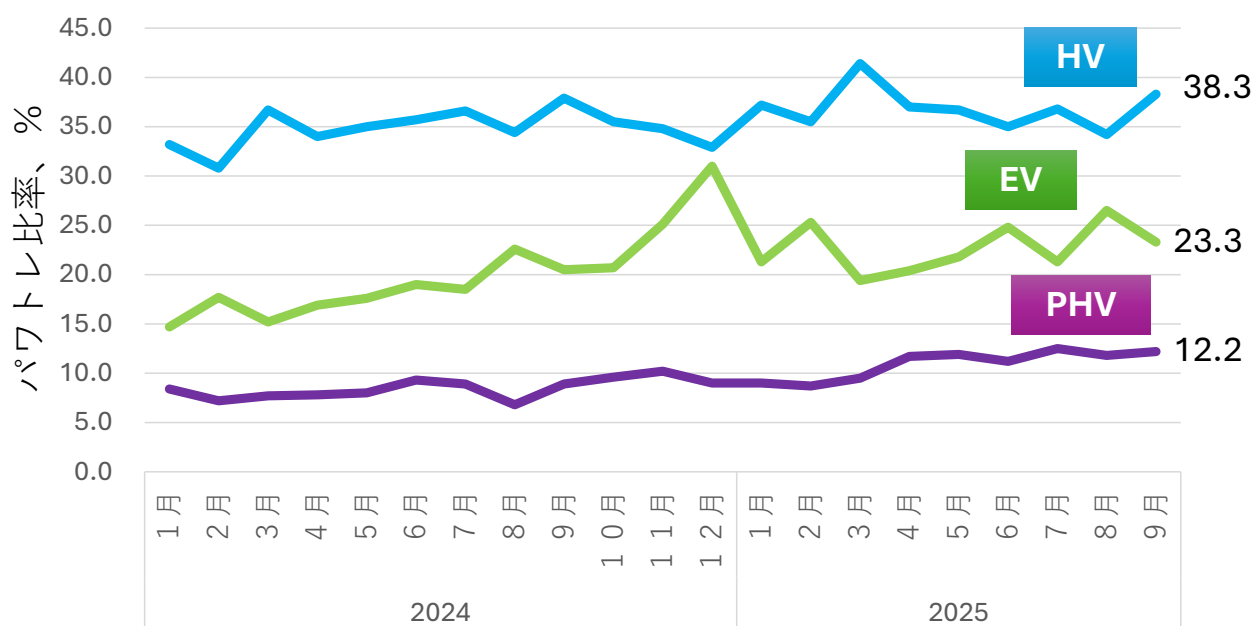
## イギリス エンジン車比率推移 (2024.1~2025.9)



- イギリスでは2024年1月以降現在までガソリン車を中心に約18ポイント減少。
- イギリスではディーゼル車の燃費性能よりも静粛性や環境性能が重視される傾向にあり、VWのディーゼルゲート事件もディーゼル車への信頼を低下させている。

13

## イギリス パワトレ比率推移 (2024.1~2025.9)と中国車

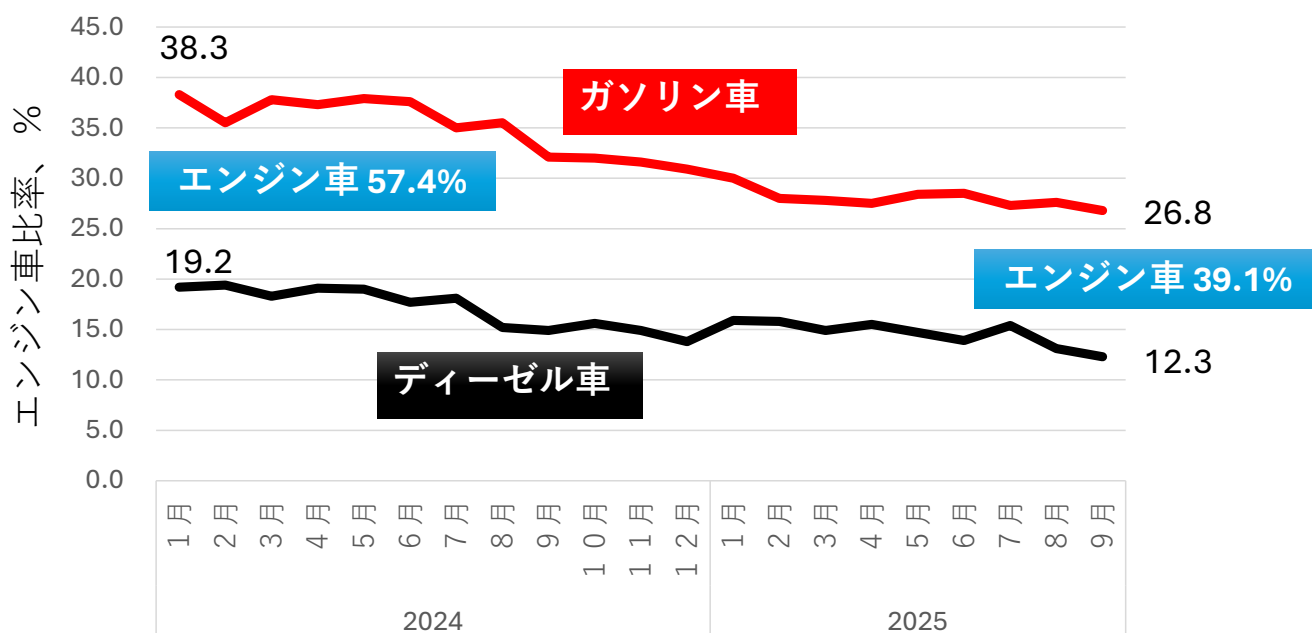


- ZEVマンドレート規制に親和性の高いコスパに優れた中国車の流入加速に拍車。
- EV普及率20%超。さらにEV普及率は伸びると考えられる。
- 圧倒的なMG人気。MGが「中国発最大の欧州成功ブランド」でイギリス新車市場トップ10入り。MG4EVとMG5 EVは価格と性能のバランスに優れていると好評。

14



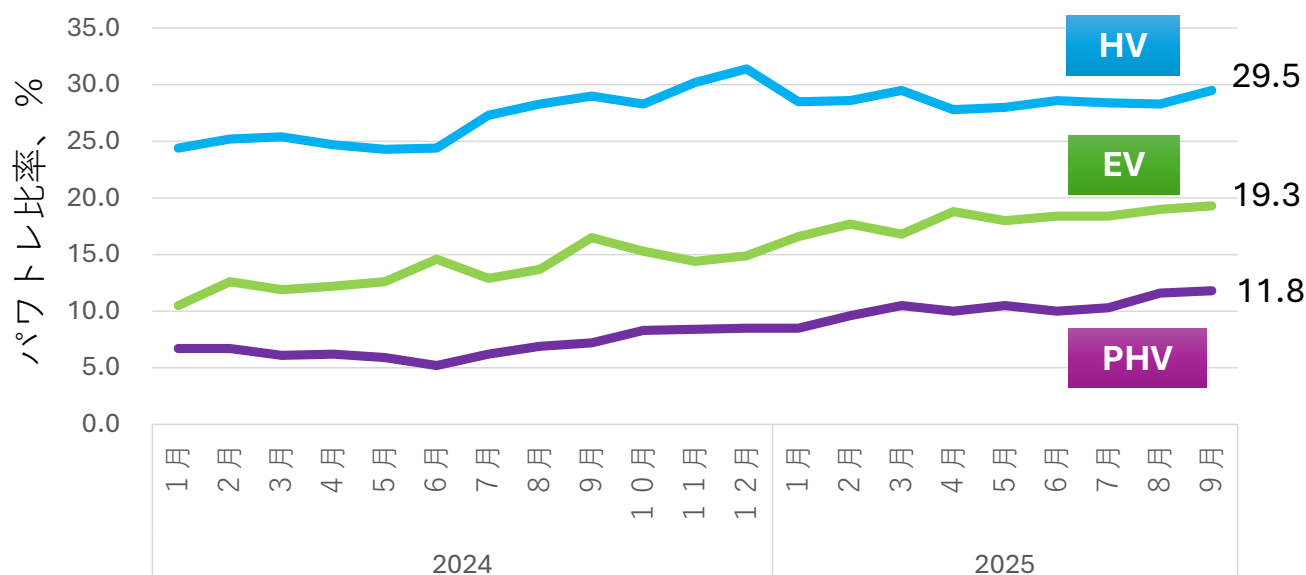
## ドイツ エンジン車比率推移 (2024.1~2025.9)



- ドイツではディーゼル車の置き換えはガソリン車に比べ緩慢。
- ディーゼル車は燃費がよくCO2排出量も少ないため、アウトバーンなど長距離高速走行が多いドイツでは実用性が高いと評価されている。
- 一部の消費者はディーゼル車の実用性と価格面での優位性を高く評価し、ディーゼル技術は「ドイツ工業の象徴」との文化的背景もそれを後押ししています。

15

## ドイツ パワトレ比率推移 (2024.1~2025.9)と中国車

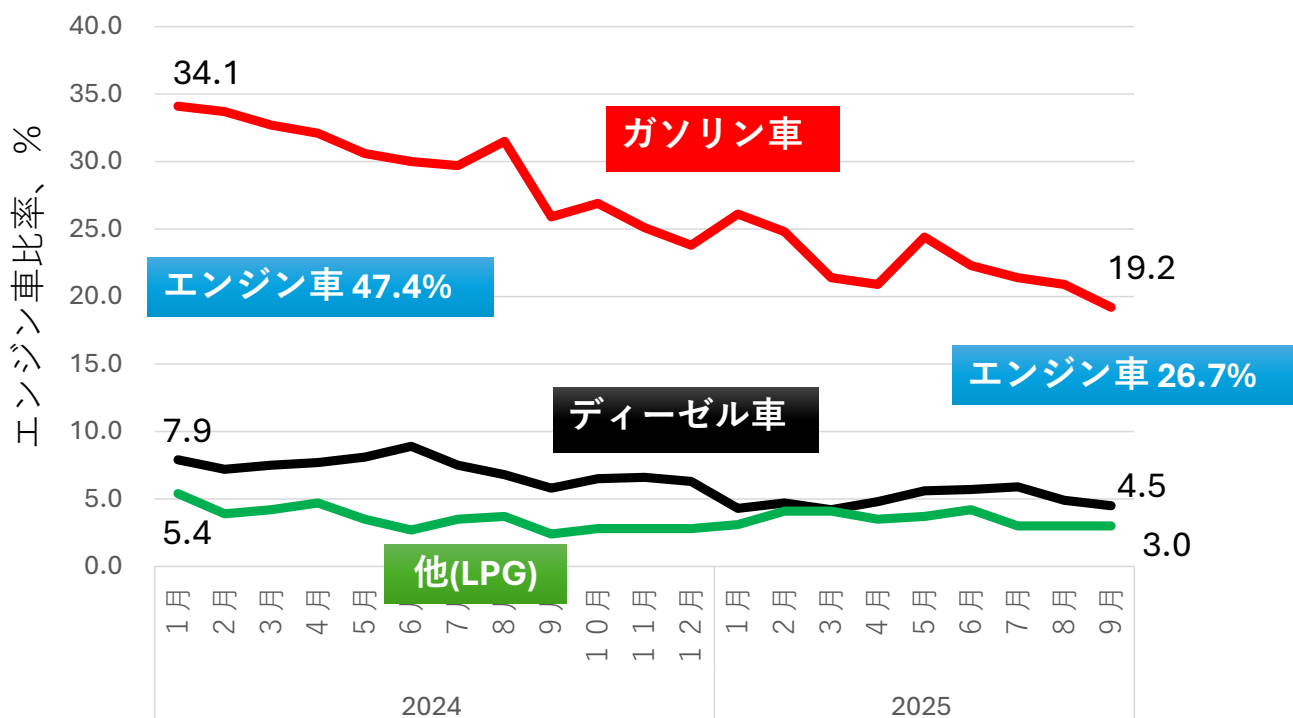


- 40歳以下は中国車の「圧倒的なコスパ」「最新技術」「デザイン性」に関心。
- 一方、「データセキュリティの面で信用できない」とセキュリティ意識が購入障壁になっている。
- BYDやMGは拠点を拡大中。しかしVWやBMWという伝統的ブランドから中国車への乗り換えはまだ初期の段階。
- BYDはドイツでの販売店数を現在の27から120に拡大予定。

16



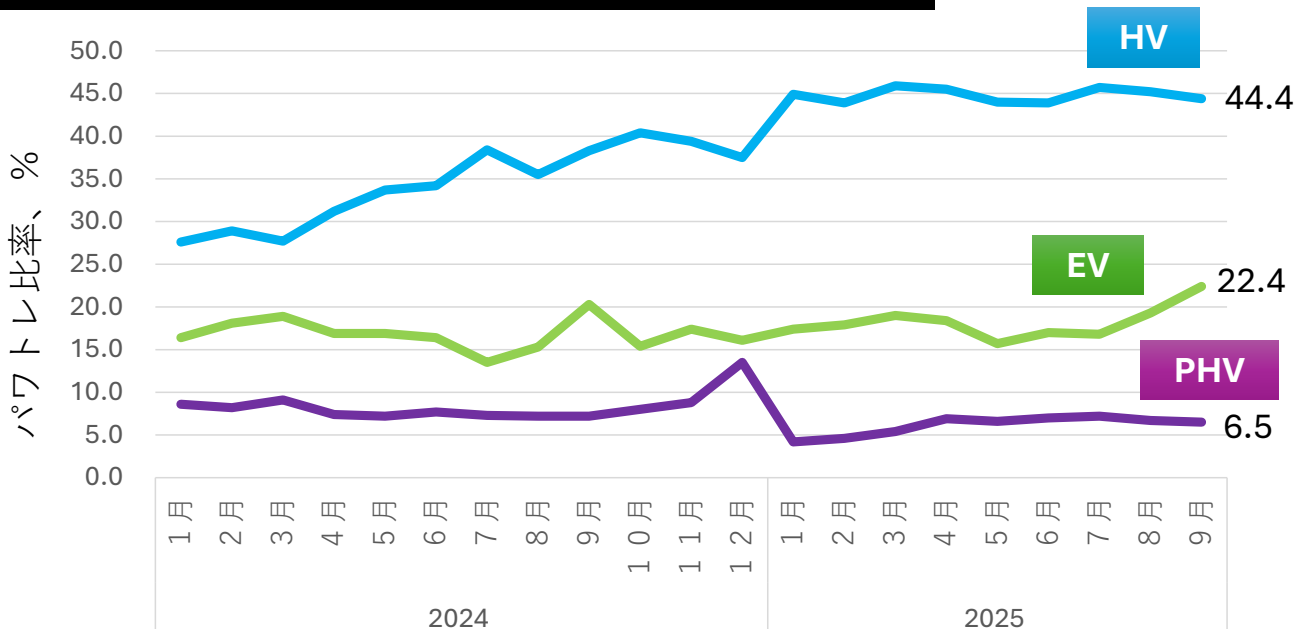
## フランス エンジン車比率推移 (2024.1~2025.9)



- フランスではLPG(液化石油ガス)車の人気には根強いものがあり、主に個人利用や商用フリート向け車両に使われている。タクシーにも一部使われている。
- ディーゼル車とLPG車の電動車への置き換えは緩慢。

17

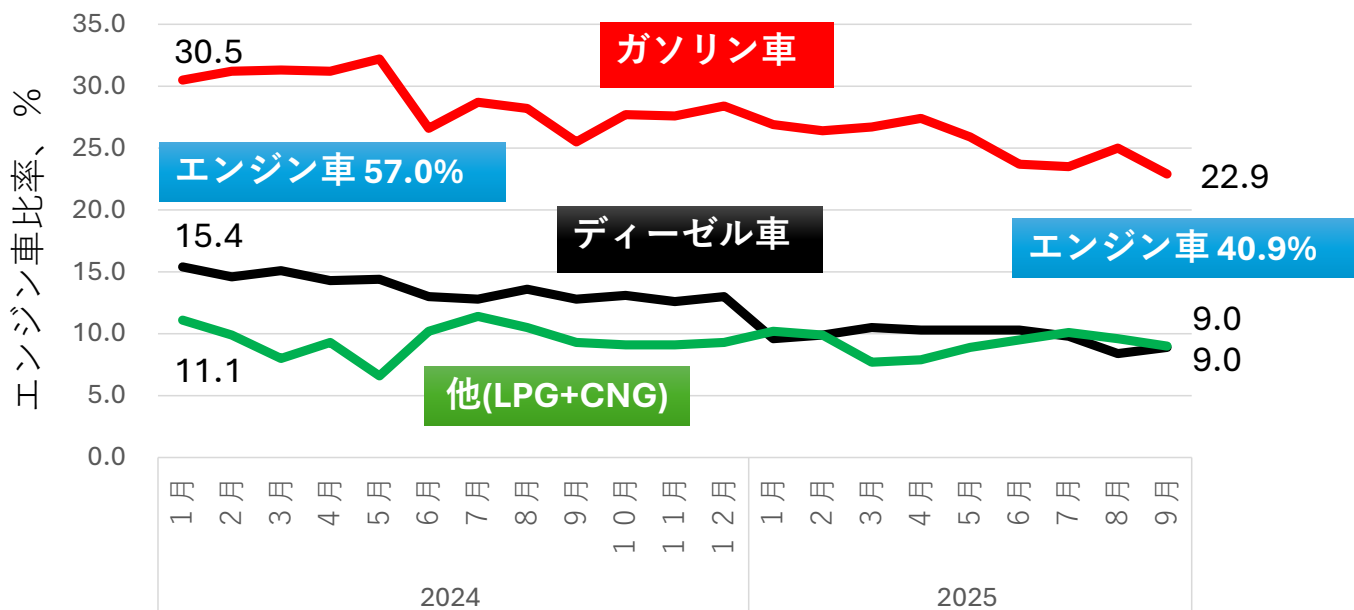
## フランス パワトレ比率推移 (2024.1~2025.9)と中国車



- 欧州平均に比べて中国EV、PHVへの乗り換えペースは緩慢。
- 政府は製造、輸送過程におけるCO2排出が高いとして中国製EVへの補助金を拒否。本音は中国車をブロックして自国産業を保護。
- MGやBYD Dolphinが初めてのEV,PHV顧客層のなかで伸びつつある。

18

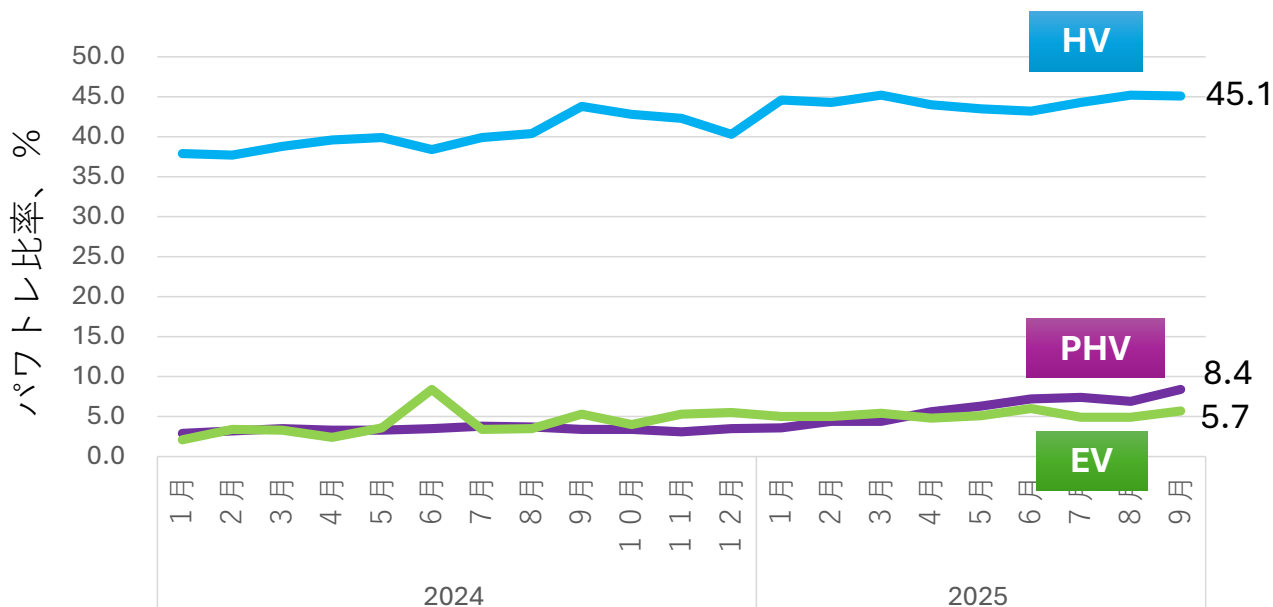
## イタリア エンジン車比率推移 (2024.1~2025.9)



- イタリアではLPG（液化石油ガス）車+CNG（圧縮天然ガス）車は新車販売の10%前後を占め電動車への置き換えの兆しは見えていない。
- LPGやCNGはガソリン・ディーゼルよりも安価でランニングコストが低い。
- イタリアではLPGスタンドやLPG対応車種も多く消費者が選びやすい。
- イタリアはLPGの王国ともいえるほどインフラが整っている。
- CNG車は商用車や公共交通向けとして重点的に使われている。

19

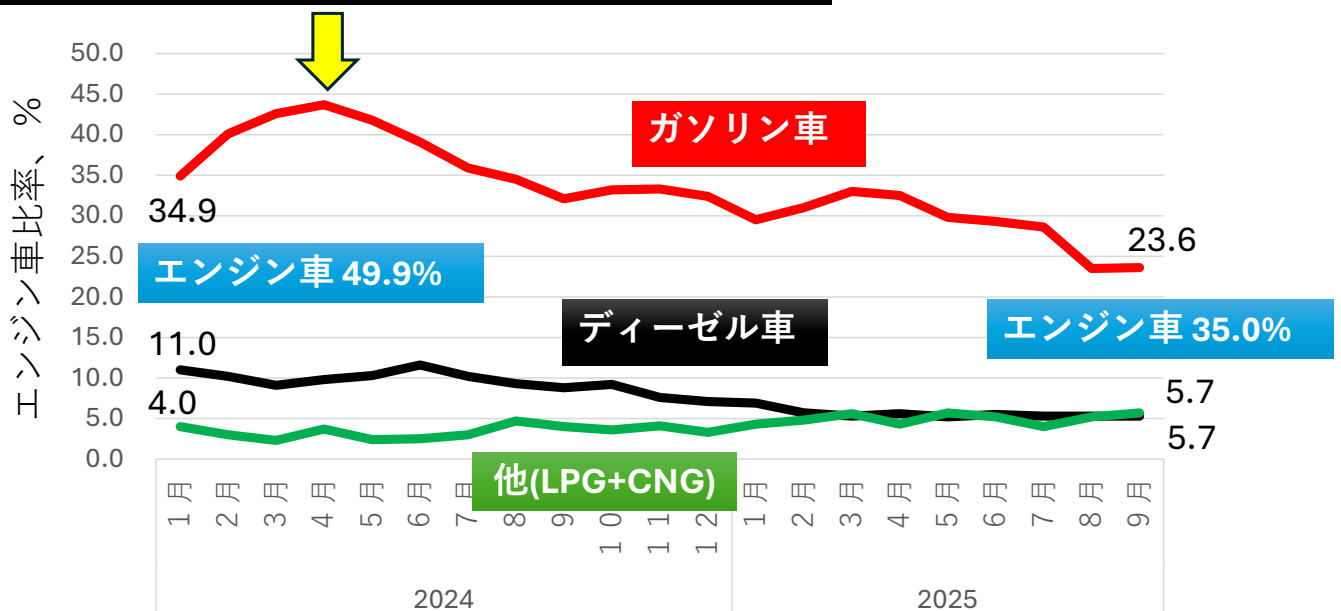
## イタリア パワトレ比率推移 (2024.1~2025.9)と中国車



- MGとBYDが人気。「30,000ユーロ以下で高品質モデルが買える」ことが最大の購入動機。
- 中国勢はHV、PHVを中心としたラインアップでイタリア市場の嗜好に対応。
- アフターサービスへの不満が中国車の最大の課題。拠点が少なく、修理ネットワークは構築中。

20

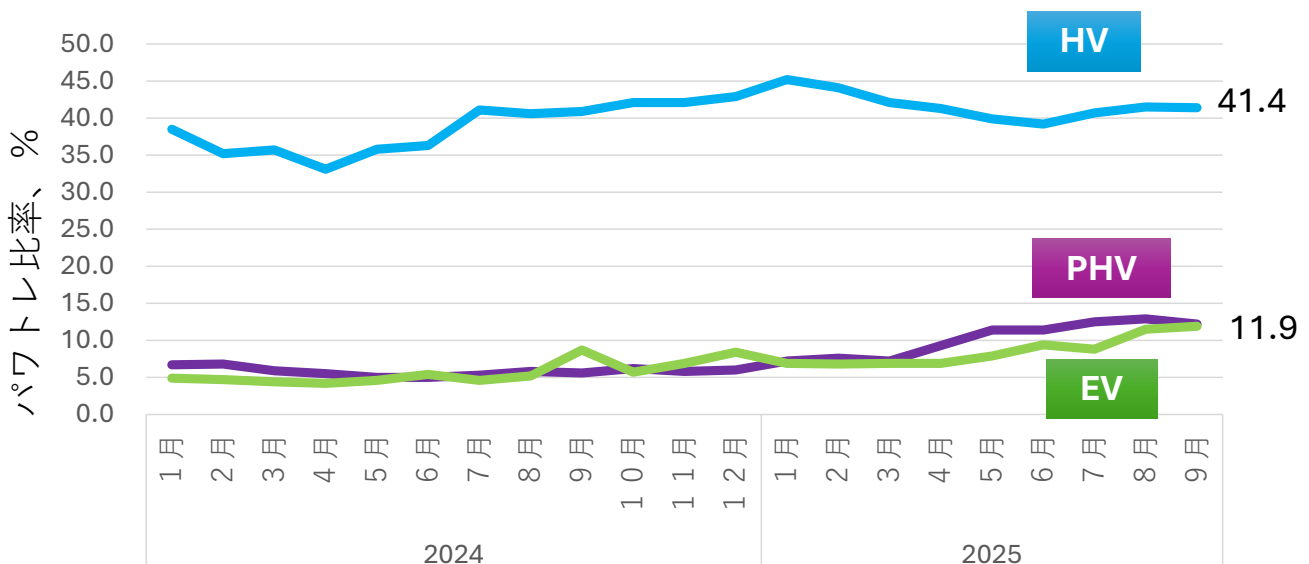
## スペイン エンジン車比率推移 (2024.1~2025.9)



- スペインでもLPGとCNGの両方が使われているが、両燃料とも限定的な普及。
- 環境規制の強化により代替燃料への関心は高まっているが、インフラ整備が課題。
- LPG車は一定の市場を持っているがイタリアほど普及していない。主にルノーやダチアなどがLPGモデルを提供しており、都市部での利用が中心。
- 2024年2月～4月にガソリン車が急増しているのは2023年10月末にスペイン東部で発生した洪水で損傷した車の代替え需要。即入手可能なガソリン車が選ばれた。

21

## スペイン パワトレ比率推移 (2024.1~2025.9)と中国車



- MGが新車登録で国内トップ3に食い込む勢い。
- PHVで中国勢の勢力が拡大中。補助金制度を使えるモデルを選択。
- 充電インフラ未整備を補うPHVが人気。中国勢の戦略が奏功。
- CATLがスペインに大規模なEVバッテリー工場を建設中。現地生産体制を加速する要因となる。

22

## 欧州における中国車の苦情

### BYDオーナー報告の主な苦情

- バッテリー自然発火：ドイツやオランダで駐車中に少なくとも数件の火災
- ADAS誤作動：車線維持支援の突然の解除や過剰警告が発生し安全性への懸念
- インフォテインメントフリーズ：タッチスクリーンや音声認識が動作停止し再起動が必要
- 内装トリムの緩み・異音：ドアパネルの隙間が走行中のきしみ音が多数報告

### MGオーナー報告の主な苦情

- 塗装・縫製不良：ボディ塗装の剥がれ、シート縫製の甘さが散見
- 水密性低下：ドアゴムシールの密着不良で雨天時に車内への浸水
- モバイルアプリ連携障害：遠隔施錠・解錠や車両ステータス取得で失敗
- 充電認証エラー：AC充電時にケーブル認証が通らず、ロック解除不能に陥った

### Xpengオーナー報告の主な苦情

- 冬季航続距離劣化：寒冷地で公称の半分程度まで落ち込む
- 自動運転不安定：唐突に急ブレーキがかかる、誤検知による警報頻発
- 充電ポート固定不良：DC急速充電中にプラグが緩み通電が途切れる
- ソフトウェア通信切断：ナビ地図更新やオンライン機能がサーバーロストで使えなくなる

23

## まとめ

- 下表に示すように欧州では新車販売におけるエンジン車の比率は2024年1月以来過去21か月で着実に減っており、電動化は着実に進んでいる。
- 2021年以降中国車の占める比率は伸びており直近ではEU全体で5%超となっている。
- イギリスのZEVマンドート規制は中国車進出との親和性がよく、中国車の流入が顕著な国のひとつ。
- 中国国内市場の競争激化により中国勢は拡大を求めて欧州展開を加速している。その筆頭のBYDは欧州全体で1000店舗以上の展開を計画している。
- EV価格競争の激化により、中国勢は欧州では利益確保を狙う動きを加速している。そしてスペイン、イタリア、ドイツがその主要ターゲットとなっている。
- その中国勢は関税対策としてHV、PHVに軸足を移し、さらに現地生産を強化しようとしている。
- 中国勢は現地適応力を高めるため、欧州メーカーから幹部人材のスカウトを積極的に行っている。

	減少ポイント内訳					
	2024.1	2025.9	減少ポイント	ガソリン車	ディーゼル車	その他
EU (28カ国)	48.6%	33.0%	15.6	10.3	5.3	0
イギリス	43.8	26.2	17.6	16.3	1.3	0
ドイツ	57.4	39.1	18.4	11.5	6.9	0
フランス	47.4	26.7	20.7	14.9	3.4	2.4
イタリア	57.0	40.9	16.1	7.6	6.4	2.1
スペイン	49.9	35.0	14.9	11.3	5.3	1.7増加

24