

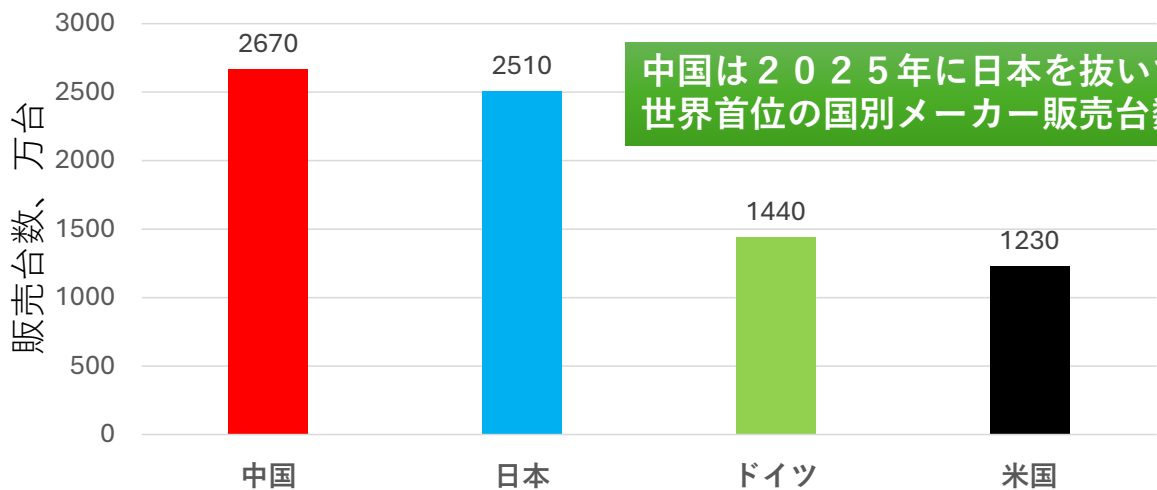
世界の自動車アライアンスの大潮流

GM*現代自、フォード*ルノー・吉利、VW*シャオペン、ステランティス*リープモーター他



シャオペン P7+

2025年の主要国別メーカー合計販売台数 (Light Duty Vehicle)



中国は2025年に日本を抜いて世界首位の国別メーカー販売台数に。

年間販売台数
100万台以上の
メーカーリスト

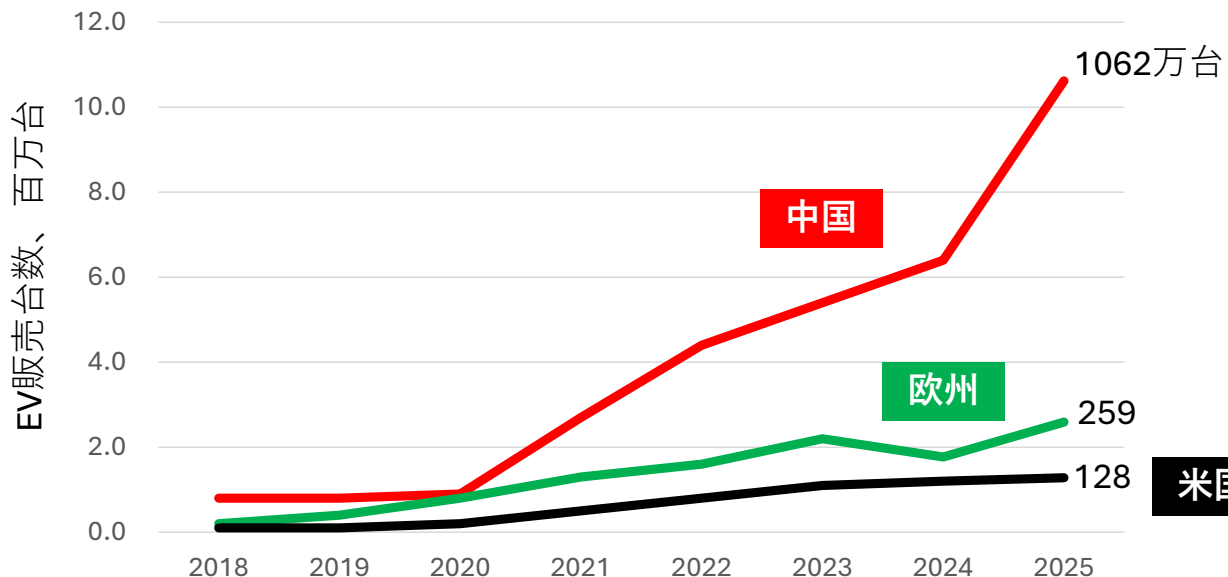
「予備軍」

零跑
小鹏
理想
小米
蔚来

| 中国 | 日本 | ドイツ | 米国 |
|---------|-----------|-----------|----------|
| BYD 460 | トヨタG 1132 | VW 898 | GM 618 |
| 吉利G 411 | ホンダ 352 | BMW 246 | フォード 439 |
| 上海 293 | スズキ 329 | メルセデス 216 | テスラ 164 |
| 奇瑞 281 | 日産 320 | | |
| 長安 210 | マツダ 126 | | |
| 東風 190 | | | |
| 広州 172 | | | |
| 長城 132 | | | |

中国勢の世界販売台数の伸びはこれからの海外市場での販売の伸びにかかっている。

EV販売台数の推移（2018～2025）



（数値出所）2023年までは IEA ev outlook 2024

中国では2020年以降EVの販売台数が順調に伸びている。

中国ではEV販売の伸びと自動運転技術の進化が新興勢を中心に加速している。

欧州ではドイツでの購入補助金の停止で2024年にはEV販売は落ち込んだが2025年には増加傾向に転じている。

3

様々な協業の形態の代表例

● 伝統的自動車メーカー*伝統的自動車メーカー ←

- 得意分野補完タイプ
- 適地適販タイプ

● 伝統的自動車メーカー*EV新興自動車メーカー ←

● 自動車メーカー*巨大電池メーカー（CATL、LG Energy等） ←

- 電池工場の共同建設
- 電池サプライチェーンの確保

● 自動車メーカー*ハイテク企業（Mobileye、NVIDIA等） ←

- 車のコンピュータ化、自動運転に対応

● 自動車メーカー群*ITハイテク部品・電池メーカー（マトリックス協業） ←

● 自動車メーカー*通信キャリア

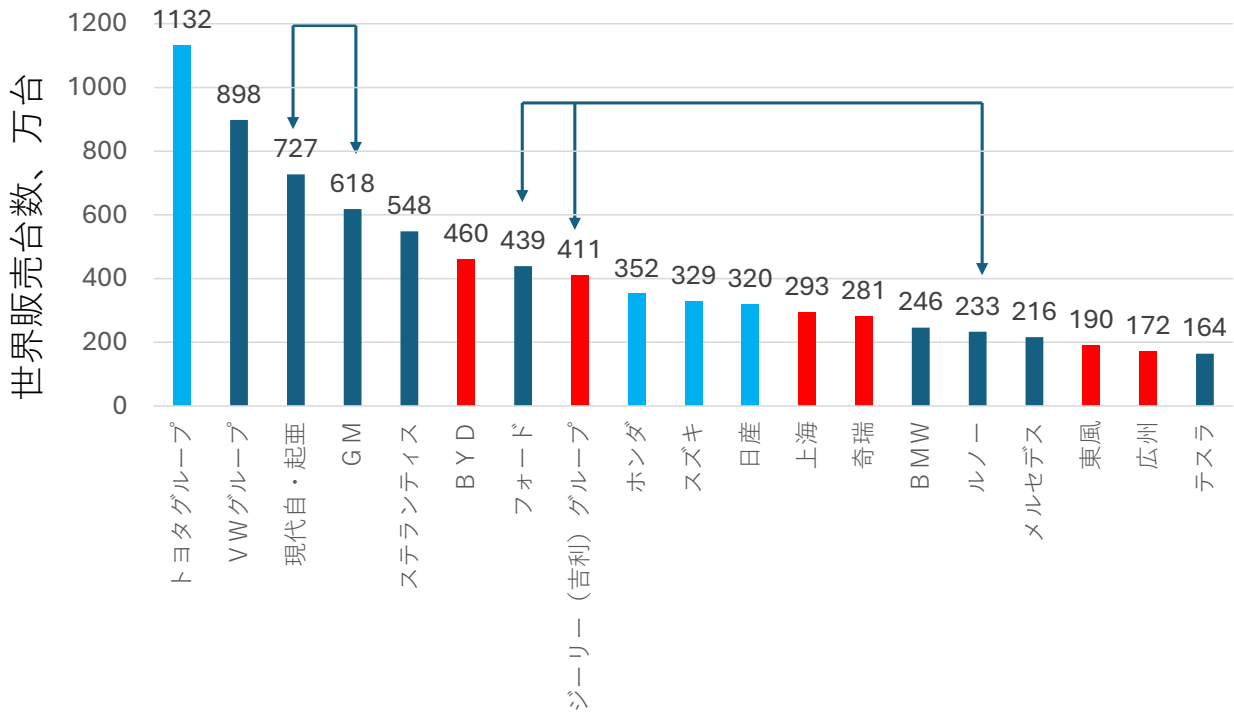
- 通信インフラと車の融合

● 自動車メーカー*半導体メーカー

- 車載SoCの共同開発

4

自動車世界販売ランキング（2025年）



テスラまでのトップ19位に中国の自動車メーカーは6社、欧州は5社、日本は4社、米国は3社、韓国は1社。

GM*現代自動車

| | |
|-------|-------|
| GM | 618万台 |
| 現代・起亜 | 727万台 |

経緯

- 2024年9月：包括的MOU（覚書）を締結し、車両開発・サプライチェーン・クリーンエネルギー技術で協業
- 2025年：中南米向けエンジン車・ハイブリッド車4モデルと北米向け電動商用バンを共同開発すると発表

特徴

- 車両開発の共同化（GMの北米ピックアップトラック技術と現代自のEV技術の補完関係）
- 生産設備の共有や共同生産の可能性の模索
- サプライチェーンの共同化（電池材料・部品調達）スケールメリットの最大化
- クリーンエネルギー技術での協業（水素・燃料電池・次世代エネルギーの共同研究）

狙い

- コスト削減と開発スピードの向上
- サプライチェーンの安定化
- 北米市場での競争力強化
- 次世代技術の相互補完

GMは特定の技術を世界で横展開できる協業相手を探している。

フォード * ルノー・吉利

経緯

| | |
|------|-------|
| フォード | 439万台 |
| ルノー | 226万台 |
| 吉利汽車 | 411万台 |

- 2010年：フォードがボルボを吉利に売却→フォードと吉利の接点の始まり
- 2021年8月：ルノーと吉利は中国および韓国市場でのHV投入にむけた協力で合意
- 2022年5月：吉利が「ルノーコリア」の株式34%を取得
- 2024年5月：ルノーと吉利はエンジン事業を統合し「HORSE Powertrain Limited」を設立。サウジアラムコも出資
- 2025年11月：吉利はルノーのブラジル法人に26.4%出資。南米市場でのEV、PHV生産・販売で協力体制を築く
- 2025年12月：フォードとルノーはルノーの子会社「アンペア」のEVプラットフォームをベースにフォードブランドで欧州にEVを展開するルノーとの戦略的提携を発表
- 2026年2月：フォードと吉利が欧州での車両生産や自動運転技術の共同利用などでの協力を議論

ルノーと吉利が協業を進める中にフォードが接近してきた構図。

7

フォード * ルノー・吉利

特徴

狙い

- フォードは地域別に異なる協業パートナーを使い分ける「マルチパートナー戦略」を進めている

| 地域 | 協業相手 | 協業目的 | フォードの狙い |
|----|------|----------------|--------------------|
| 欧州 | ルノー | EVプラットフォーム | 欧州EV規制への対応、開発コスト削減 |
| 中国 | 吉利汽車 | 低コストEV、パワートレイン | 中国市場での競争力確保、コスト最適化 |

ルノー・吉利の前にフォードはVWとも協業を進めている

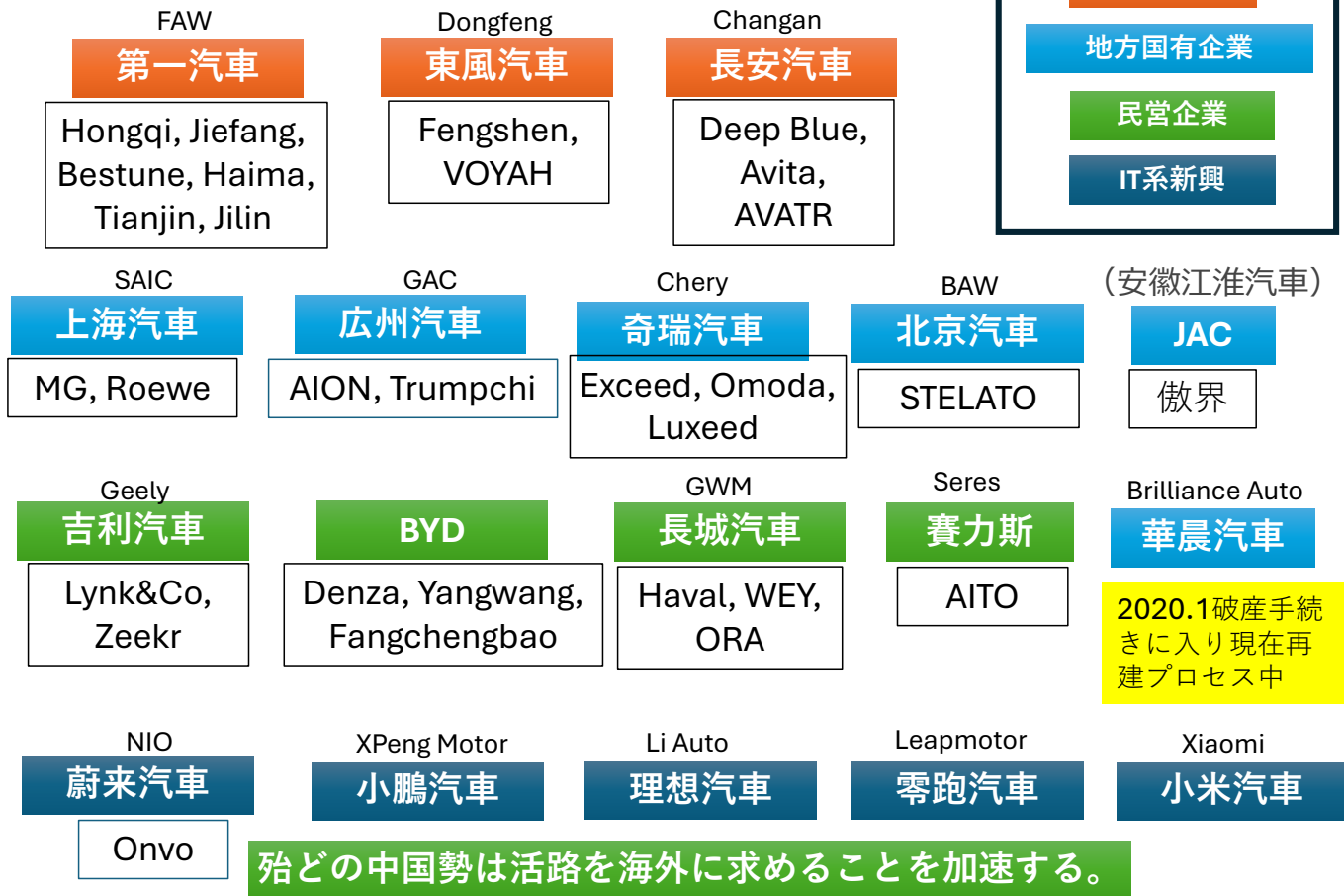
| 地域 | 協業相手 | 協業目的 | フォードの狙い |
|----|------|--|--------------------|
| 欧州 | VW | 2019.1:商用車の共同開発 2019.7: VWのEV専用プラットフォーム「MEV」の活用 | 欧州EV規制への対応、開発コスト削減 |

フォードは「その地域で勝つために最適な相手と組む」という適地適販の協業相手を求めている。

GMの特定の技術を世界で横展開できる協業相手を探すのと異なるアプローチ。

8

中国の主要自動車メーカーと代表的なブランド



中国IT系新興自動車メーカー販売台数比較 (2025 vs. 2024)

販売100万台を狙う「中国予備軍」

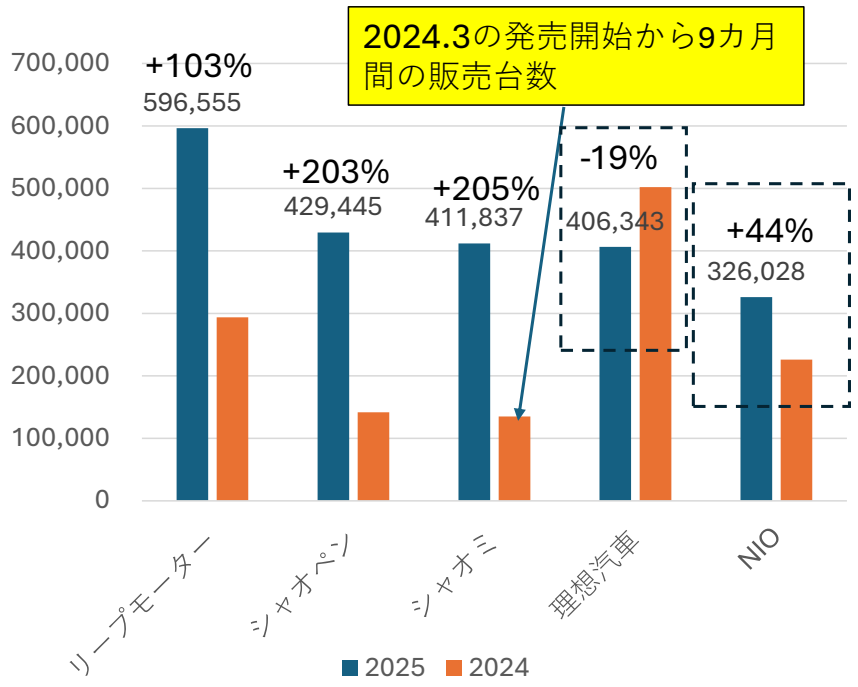
好調なリープモーター、シャオペン、シャオミ

理想汽車販売減の背景

- 高級ミニバン「MEGA」の失敗
- 得意とするEREV市場の競争の激化
- リコール対応などで約200億円の損失が発生し新車販売の足が引っ張られた

NIOの販売の伸びの足を引っ張っている要因

- 高級車市場の競争の激化
- バッテリースワップへの巨額投資



2026年は海外市場でのリープモーター、国内市場でのシャオペンとシャオミの大幅な伸びが予想される。

シャオペン（小鵬汽車）リープモーター（零跑汽車）の比較

| 項目 | シャオペン | リープモーター |
|--------------|---|----------------|
| 企業タイプ | AI・自動運転特化のテック企業 | 垂直統合型の実用EVメーカー |
| 強み | 高度な自動運転・ソフトウェア | 低コスト・自社製造・海外展開 |
| 技術アプローチ | AI中心のフルスタック自動運転 | ハード+ソフトの垂直統合 |
| 自動運転 | 中国トップクラスの都市NOA (NOA:Navigation on Autopilot) | 中級レベル（NOA）を内製 |
| 車載OS | 高度なAI統合OS | 自社OS（軽量・高速） |
| 製造 | 自社工場+外部委託 | 自社工場で生産（コスト強い） |
| 価格帯 | 300～600万円が中心 | 120～300万円が中心 |
| 海外展開 | VWと技術提携、海外は慎重 | ステランティスと欧州へ急拡大 |
| 顧客層 | 技術志向の中・高価格帯層 | 実用性重視の大衆層 |
| 企業文化 | AI研究者主導・ソフト重視 | 技術者主導・製造重視 |
| 目指す方向の企業イメージ | テスラ | トヨタ |

AIに軸足を置くシャオペンとものづくり重視のリープモーターの今後を注視したい。

11

VW * 小鵬汽車（シャオペン）

| | |
|------|-------|
| VW | 898万台 |
| 小鵬汽車 | 43万台 |

経緯

- 2023年7月：VWがシャオペンに約7億ドルを出資（株式4.99%取得）
- 2024年2月：共同開発のマスターアグリーメント締結（プラットフォームやソフトウェアの共同開発、両社のサプライチェーンを統合）
- 2024年4月：次世代電気・電子アーキテクチャの共同開発（シャオペンの次世代電気・電子アーキテクチャを2026年から中国で生産するVWブランドのEVに採用する）
- 2025年以降：成果の社会実装と連携拡大（共同開発したソフトウェアシステムをEVだけでなくガソリン車にも拡大採用）

特徴

- 中国ローカル技術を積極的に取り込む（In China, for China）
- シャオペンの強み（ソフトウェア・自動運転）を直接採用
- プラットフォーム共有によるコスト削減
- 電気・電子アーキテクチャの共通化

狙い

- 中国市場での競争力の回復
- コスト構造の抜本的改善
- ソフトウェア開発の遅れを補う
- グローバル展開の布石（シャオペンの狙い）

VWは自社ソフト会社CARIADの遅延をシャオペンと組んで取り戻す戦略。

2

VWがほれ込む小鹏汽車（シャオペン）とは



特徴

- 中国のモバイルインターネットを作った何小鹏（ホー・シャオペン）がEVに参入
- EVだけでなく人型ロボット、空飛ぶクルマなどAIを活用した総合企業を目指す
- 2014年設立の中国新興「御三家」のひとつでテスラに技術力で最も近いとされる

技術力

- 大規模AIモデル（VLA）を中心に画像・言語・行動を統合したE2E自動運転で世界最先端レベル。カメラ+マルチセンサー（最新モデルではLiDARを廃止）
- フルスタック自動運転技術を持つ。具体的には認識AI、経路計画、制御ソフト、データ基盤、OTAまでのすべてのレイヤーを自社で一貫して開発、統合、進化
- テスラの圧倒的な走行データ量とAI学習能力に対してシャオペンは都市部の複雑な運転に特化したAIという独自性

VWがほれ込む点

- シャオペンのAIと自動運転技術（自己完結している強さ）→中国「E2Eの先駆者」
- 何小鹏の意思決定スピードとAI、ソフトウェアに対する技術理解の深さ

シャオペンがVWと組む狙い

- 資金援助と技術ライセンス料、シャオペンの半導体の外販、VWのサプライチェーンの活用による効率化とコスト削減、「VWのパートナー」とのお墨付き

13

ステランティス * リープモーター（零跑汽車）

| | |
|----------|-------|
| ステランティス | 557万台 |
| Leapモーター | 60万台 |

経緯

- 2023年10月：ステランティスが Leapモーターへ15億ユーロ（約2300億円）出資し筆頭株主に
- 2024年5月：合併会社Leapmotor Internationalを設立（51:49でステランティスが主導）
- 2024年9月：欧州で Leapモーターの車両の販売開始

特徴

- Leapモーターの垂直統合モデルによる低価格EV
- ステランティスのグローバル販売網 X 中国EVのコスト競争力
- 欧州メーカーによる中国EV販売という先進的なアプローチ

狙い

- 低価格EVのラインナップを強化しステランティスの欧州販売を立て直す
- Leapモーターとの協業で中国でのステランティスの販売力を強化する
- Leapモーターの欧州でのブランド認知を一気に拡大する
- 欧州メーカーとの協業を通じて Leapモーターの品質・安全基準を強化する

ステランティスが選んだ零跑汽車（リープモーター）とは



特徴

- 中国家電メーカー「大華（ダーファ）」の創業者の一人で世界トップクラスのシェアを誇る防犯・監視カメラメーカーに育てた朱江明（ジュー・ジアンミン）氏が2015年12月にリープモーターを立ち上げた
- テスラの垂直統合モデルを中国流に最適化。特にものづくりに注力
- 自社工場で製造することにこだわる

技術力

- EVの主要コンポーネントをほぼ自社開発・自社製造
- ソフトウェアと電子制御に強い
- 欧州メーカーができない価格帯で欧州の安全基準を満たす品質

ステランティスが選んだ理由

- リープモーターの技術を活用して短時間で競争力のあるEVを投入できる
- リープモーターとの協業で中国での販売を強化できる

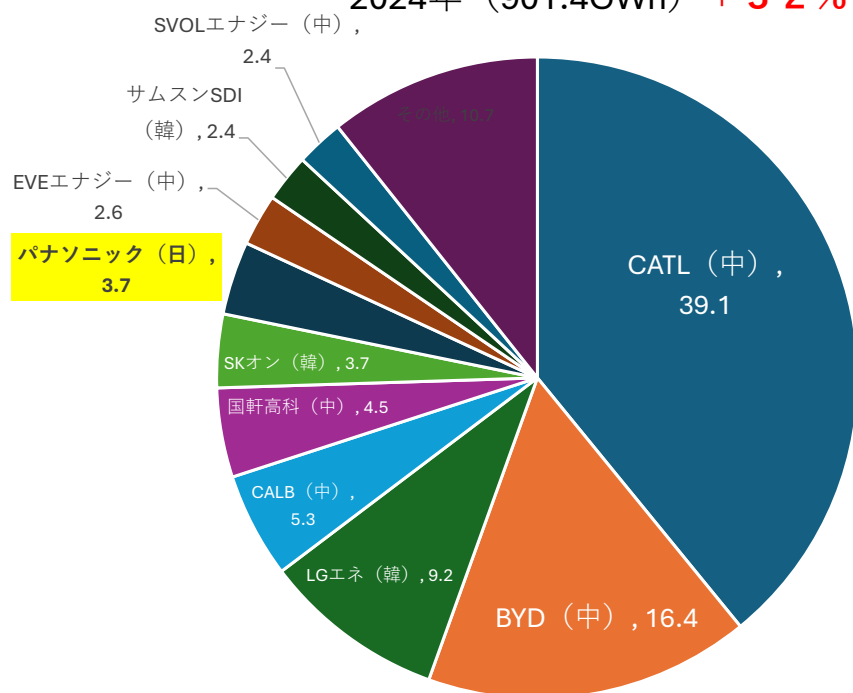
リープモーターがステランティスと組む理由

- 世界市場への効率のいいエントリーを果たせる

15

車載電池世界シェアトップ10（2025年）

2025年車載電池合計 1187GWh
2024年（901.4GWh） + 32%



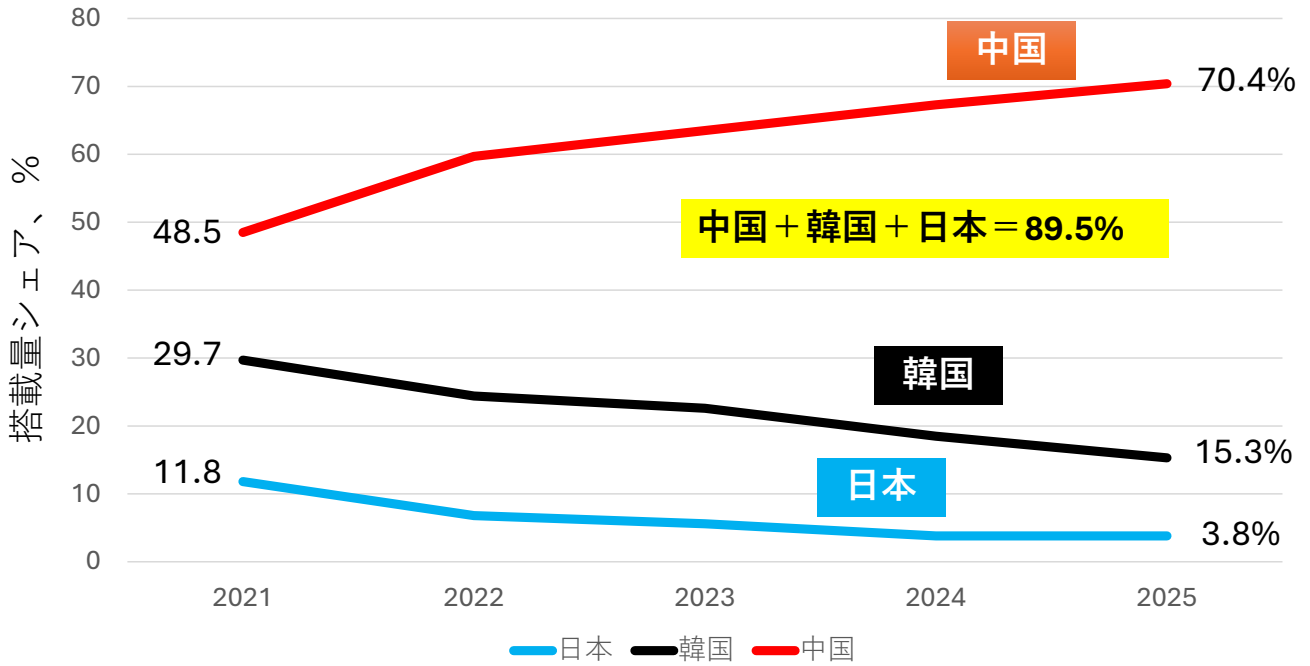
| | 2024年比 ポイント増減 |
|-------------|------------------|
| CATL (中) | +1.2 |
| BYD (中) | -0.8 |
| LGエネ (韓) | -1.6 |
| CALB (中) | +0.9 |
| 国軒高科 (中) | +1.3 |
| SKオン (韓) | -0.7 |
| パナソニック (日) | -0.2 |
| EVエナジー (中) | +0.3 |
| サムスンSDI (韓) | -0.9 |

(数値出所) SNEリサーチ

BYDを除き中国勢はシェアを増やしている。韓国勢はシェアを落としている。

16

車載電池メーカー別搭載量シェア推移（2021～2025）



(数値出所) SNEリサーチ

車載電池において2021年以降中国の一人勝ちが続いている。

欧米では事業ベースで車載電池メーカーが育っていない。

CATLとつながる世界の自動車メーカー

欧米

テスラ
メルセデス・ベンツ
BMW
ステランティス
VW
GM
フォード

日本

トヨタ
ホンダ
日産
マツダ
ダイハツ

韓国

現代自
起亜

中国大手

吉利汽車
奇瑞汽車
上海汽車
広州汽車
北京汽車
東風汽車
長安汽車
第一汽車

中国新興

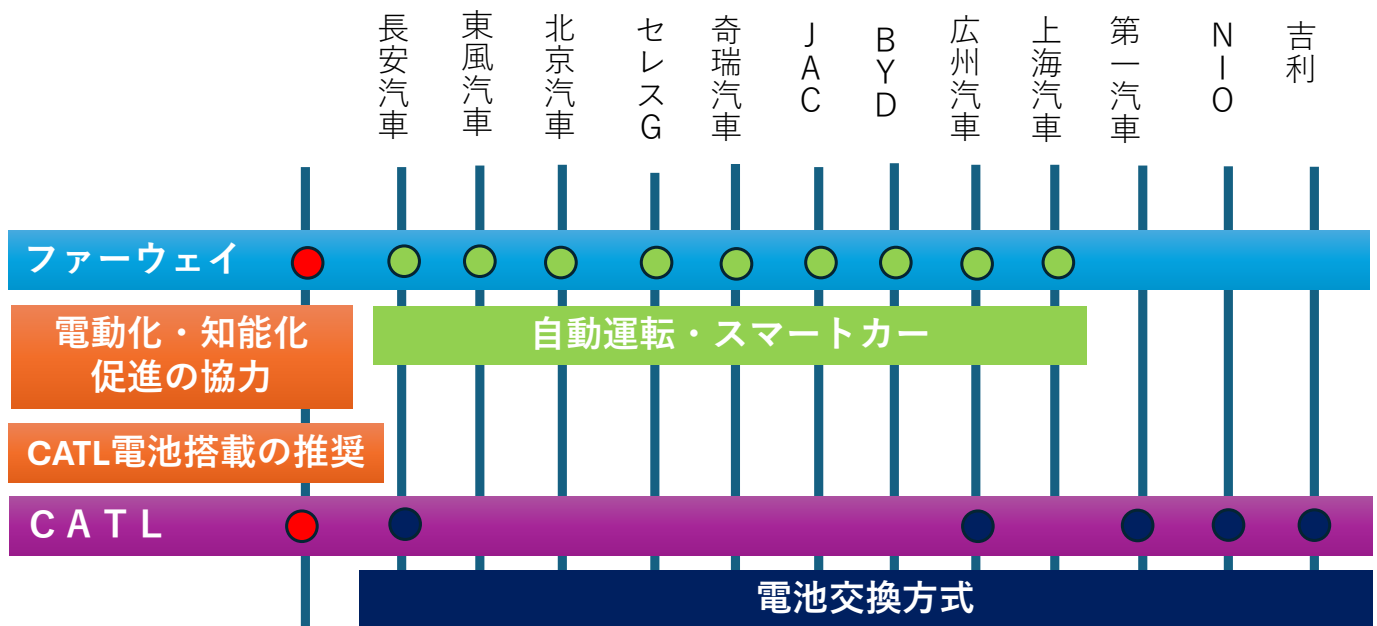
NIO (蔚来汽車)
リーオート (理想汽車)
シャオペン (小鵬汽車)
シャオミ (小米科技)
リープモーター (零跑汽車)

2025年販売トップ19

トヨタG
VW
現代自・起亜
GM
ステランティス
BYD ←
フォード
吉利G
ホンダ
スズキ
日産
上海
奇瑞
BMW
ルノー ←
メルセデス
東風
広州
テスラ

現時点でBYDとルノー以外の主要自動車メーカーはCATLのバッテリーを車載用として使ったり、CATLと戦略的協力を結んでいる。そのルノーも2026年からCATLがハンガリー工場で生産するバッテリーを車載用として用いることを計画。

CATL・ファーウェイ*中国自動車メーカー (オールチャイナチーム)



ファーウェイとCATLが横串になってオールチャイナチームが形成されている。

オールチャイナチームが先進国の自動車産業の脅威となりつつある。

自動運転を巡る協業

| OEM | Mobileye イスラエルで創業 インテル傘下 | NVIDIA 米国 | Momenta 中国 | Wayve 英国 | Helm.ai 米国 | XPeng 中国 |
|------------|--------------------------------|--------------|---------------|-------------|---------------|-------------|
| VW | ● | ● | | ▲ | | ● |
| Hyundai | | ● | | | | |
| GM | ● | ● | | | | |
| Ford | ● | | | | | |
| Stellantis | | ● | | | | |
| BYD | | ▲ | | | | |
| Geely | ● | | | | | |
| BMW | ● | ● | | | | |
| Renault | ● | | | | | |
| Mercedes | ● | ● | | | | |
| Toyota | | ● | ● | | | |
| Honda | | | | | ● | |
| Nissan | | | | ● | | |

NVIDIA等のハイテク企業にならんでXPeng (シャオペン) が位置付けられる。

まとめ

- 脱炭素と自動運転、そしてAIの活用に向けて世界の主要自動車メーカーは生き残りを賭け戦略的な協業を果敢に進めている。
- 特に今後協業の効果を発揮すると思われるのがGMと現代自の得意分野を補完する協業、フォードとルノー・吉利の適地適販タイプの協業、そしてVWとシャオペンの伝統的自動車メーカーと新興EVメーカーの協業である。
- 世界最大の車載用電池メーカーCATLと巨大IT・ハイテク企業のファーウェイが横串となって構成される「オールチャイナチーム」は世界に類を見ない中国独特の体系的な協業体制を構築しており、中国の自動車メーカー成長の屋台骨となっている。
- 国内市場が飽和状態になっている中国では中国の自動車メーカーは海外に活路を見出す戦略を進めており、今までの輸出中心から現地生産へとシフトしている。この過程において欧米の伝統的自動車メーカーとの協業をさらに強化すると思われる。
- 2025年の国別メーカーの販売台数で中国は2700万台弱となり初めて日本を抜き世界首位となった。年間400万台以上を販売するBYDや吉利を筆頭に100万台以上を販売するメーカーが7社あり、さらに予備軍として5社が控えている。
- 日本の自動車メーカーは様々な形態の協業を戦略的かつ真剣に実行に移さないと技術面だけでなく事業面でも中国勢に大きく後れをとることになる。