

中国自動車の変革・海外展開の状況

神野 可奈子

2025年11月18日



上海・東方明珠塔

(元)JETRO上海事務所

神野 可奈子

こうの かなこ



- 2009年、経済産業省入省。
- 原子力安全・保安院、資源エネルギー庁、貿易経済協力局などを経験。
- 2022年9月からジェトロ上海事務所 経済情報・機械環境産業部長
- 2025年7月から経済産業省国際経済紛争対策室着任（現職）

本日の内容

I. 中国自動車市場の変革・スマート化の進展

II. 中国企業海外展開の加速

III. JETROの取組み

■ ご注意

本日の講演内容、資料は情報提供を目的に作成したものです。主催機関および講師は資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様のご判断で行ってください。また、万一不利益を被る事態が生じても主催機関及び講師は責任を負うことができませんのでご了承ください。

本日の内容

I. 中国自動車市場の変革・スマート化の進展

II. 中国企業海外展開の加速

III. JETROの取組み

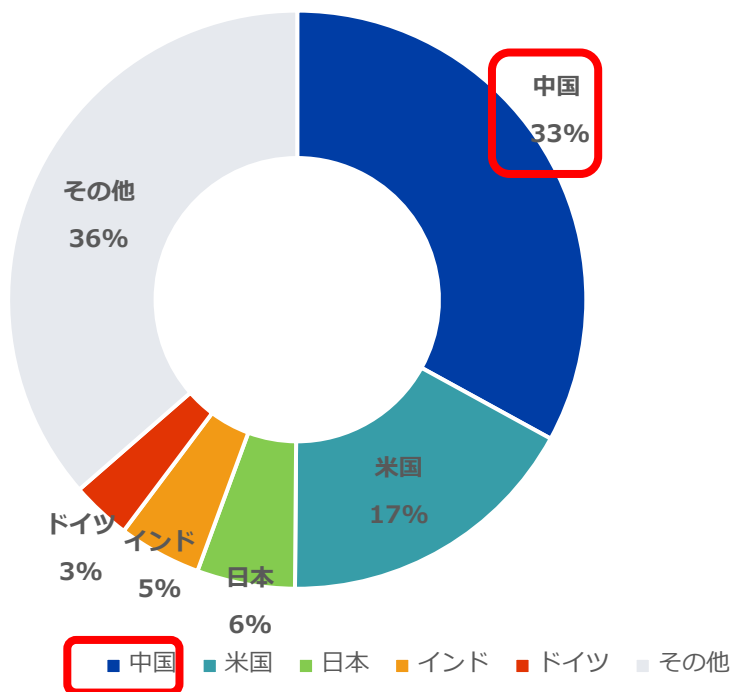
■ ご注意

本日の講演内容、資料は情報提供を目的に作成したものです。主催機関および講師は資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様のご判断で行ってください。また、万一不利益を被る事態が生じても主催機関及び講師は責任を負うことができませんのでご了承ください。

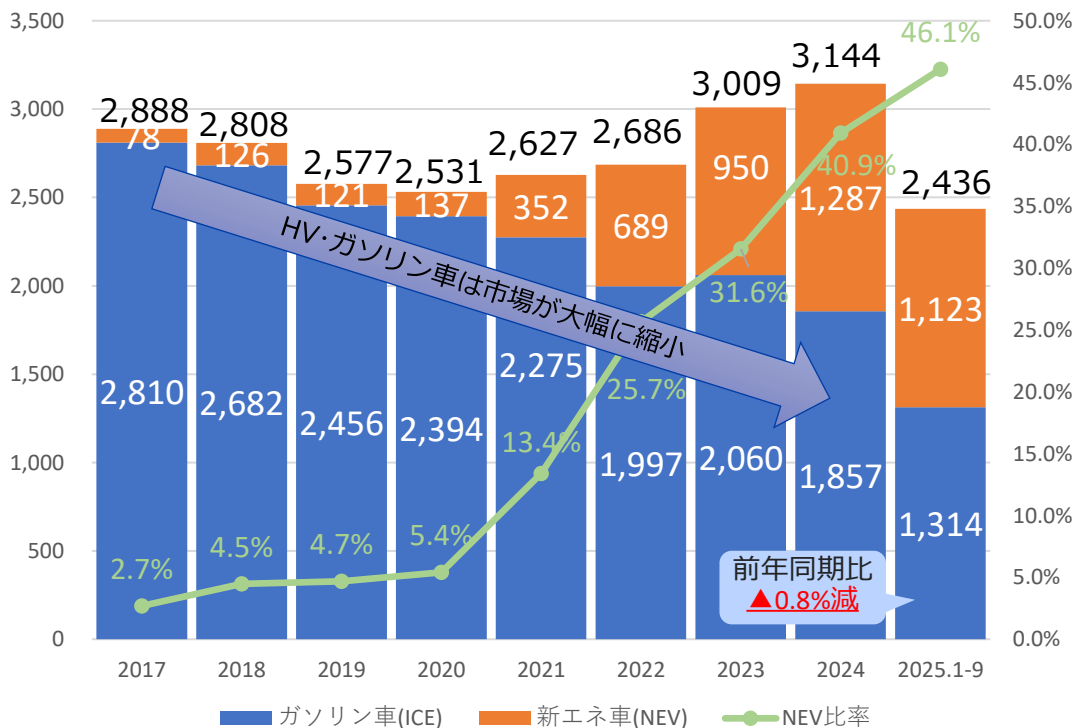
1 | 中国新エネルギー自動車市場の概観（1）

- 中国は世界最大の自動車市場であり、世界の約3割を占めるが、過去7年で市場構造が劇的に変化※。
※'17と'24の国内販売（出荷－輸出）を比べると、ICEは▲1,320万台以上減（～2810→1400）、NEVは+1080万台以上増（～78→1158）。
- 2025年1～9月のNEV出荷台数は1,122.8万台（前年同期比+34.9%増）、全体に占める割合は46.1%※。内訳は、EVが722万台（同+44.7%増）、PHVが400.5万台（同+20.4%増）、FCVが0.22万台（同▲46.6%減）。
※中国政府は、2027年までにNEVの比率を45%にする目標を設定。
- 中国自動車工業協会は、2025年の新車販売台数が3,290万台、うちNEVは1,600万台（全体の48.6%）になると予想。

国別販売台数の国別割合



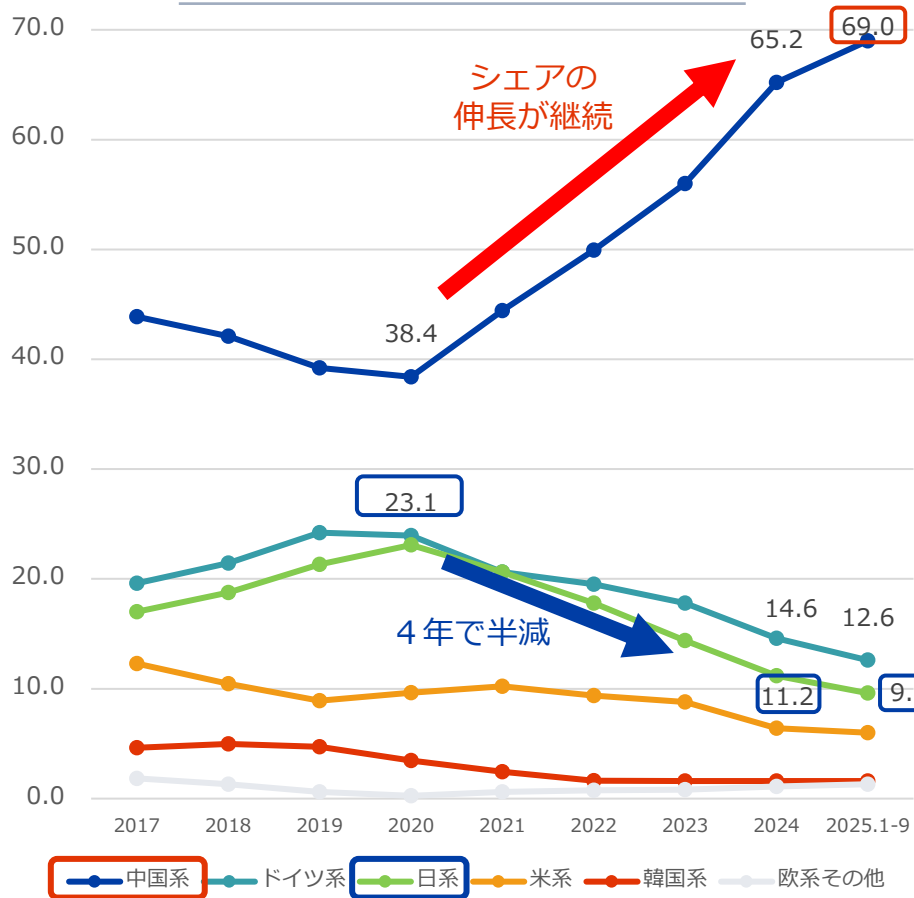
中国の出荷台数



1 | 中国新エネルギー自動車市場の概観（2）

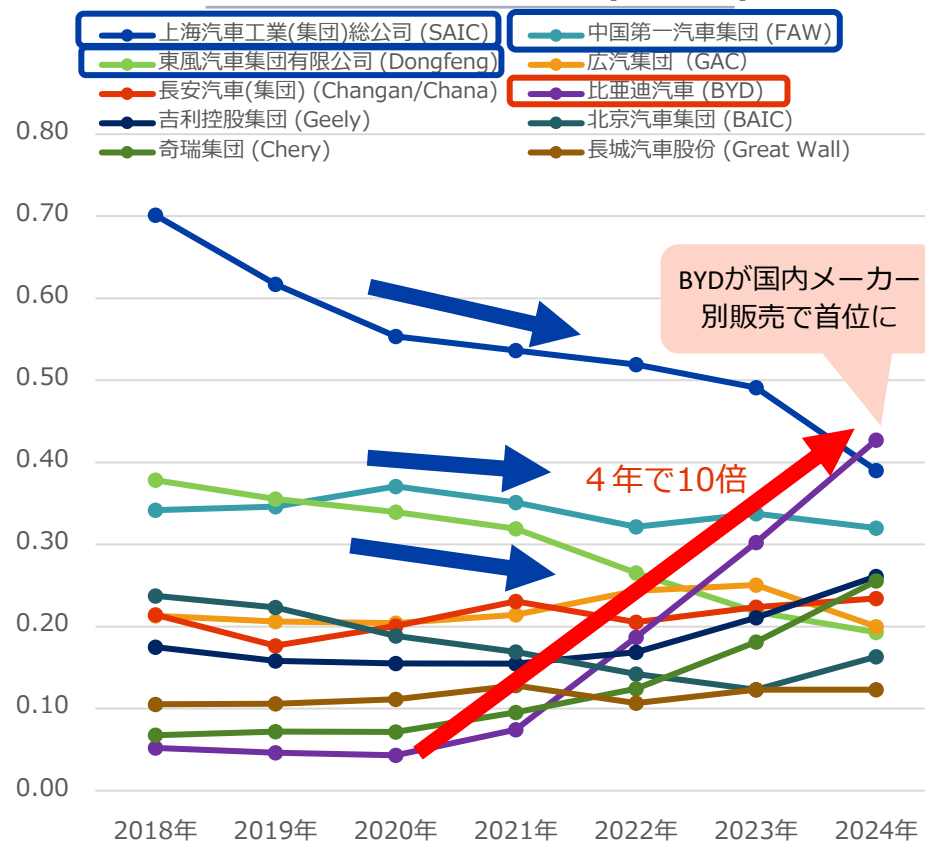
- 乗用車では、中資系ブランドの伸長が継続（2024年は65.2%、2025年1～9月は**69%（+3.8pt）**）。日系もNEVの投入を行うも、シェアは低迷（2024年は**11.2%**、20年の23.1%から4年で半減。2025年1～9月は**9.6（▲1.6pt）**）。
- 中資系ブランド内でも競争が激化。中国の主要メーカーの中でも上位を占めていた**国有系各社が低迷**、NEVに特化した**BYDが大幅増**（2024年は前年比+41%増の427.2万台、**2020年（42.7万台）から4年で10倍**）。上海汽車を抜き、グループ企業を含めた**国内メーカー別販売台数で初めて首位を獲得**。

乗用車ブランド国別シェア（通年）



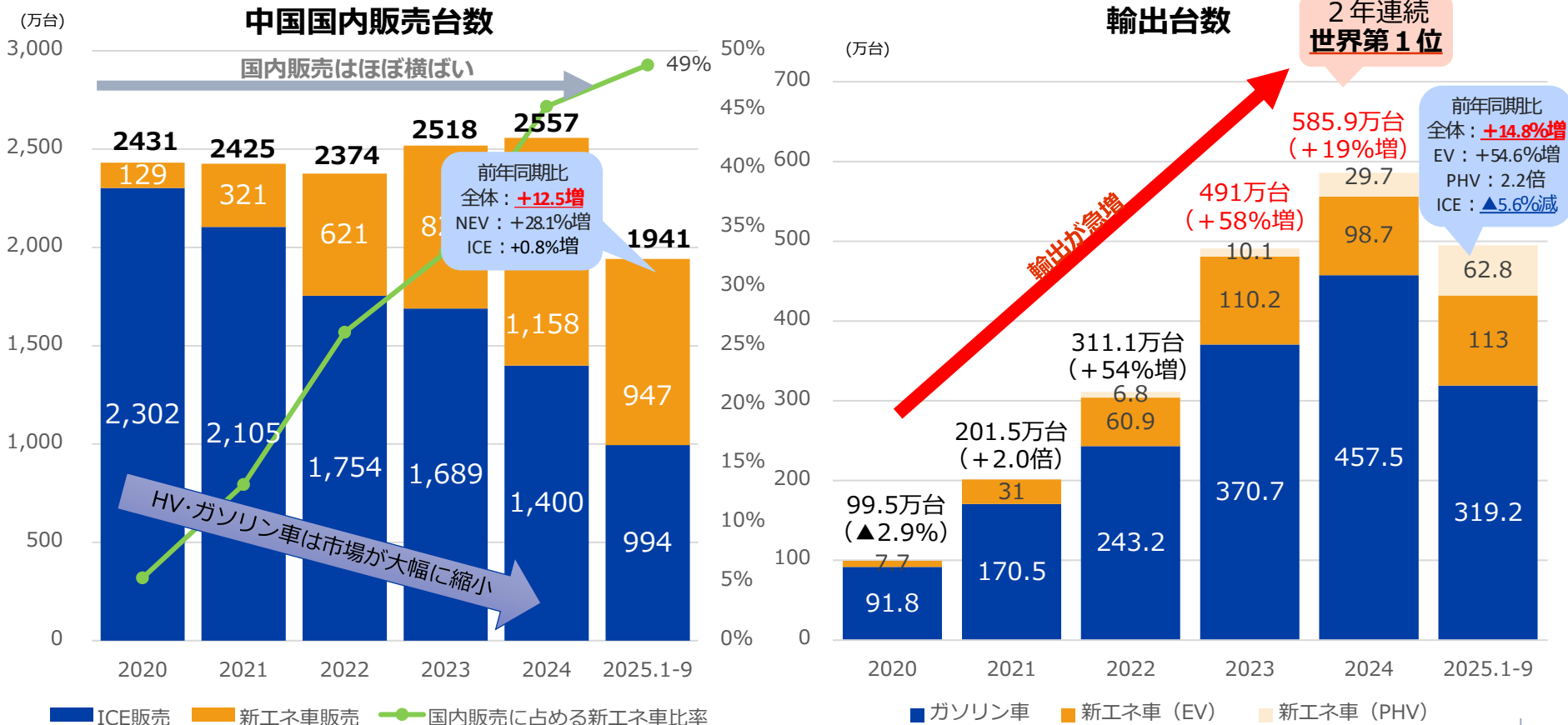
(百万)

中国自動車メーカー販売台数(2024年)



1 | 中国新エネルギー自動車輸出の概観（3）

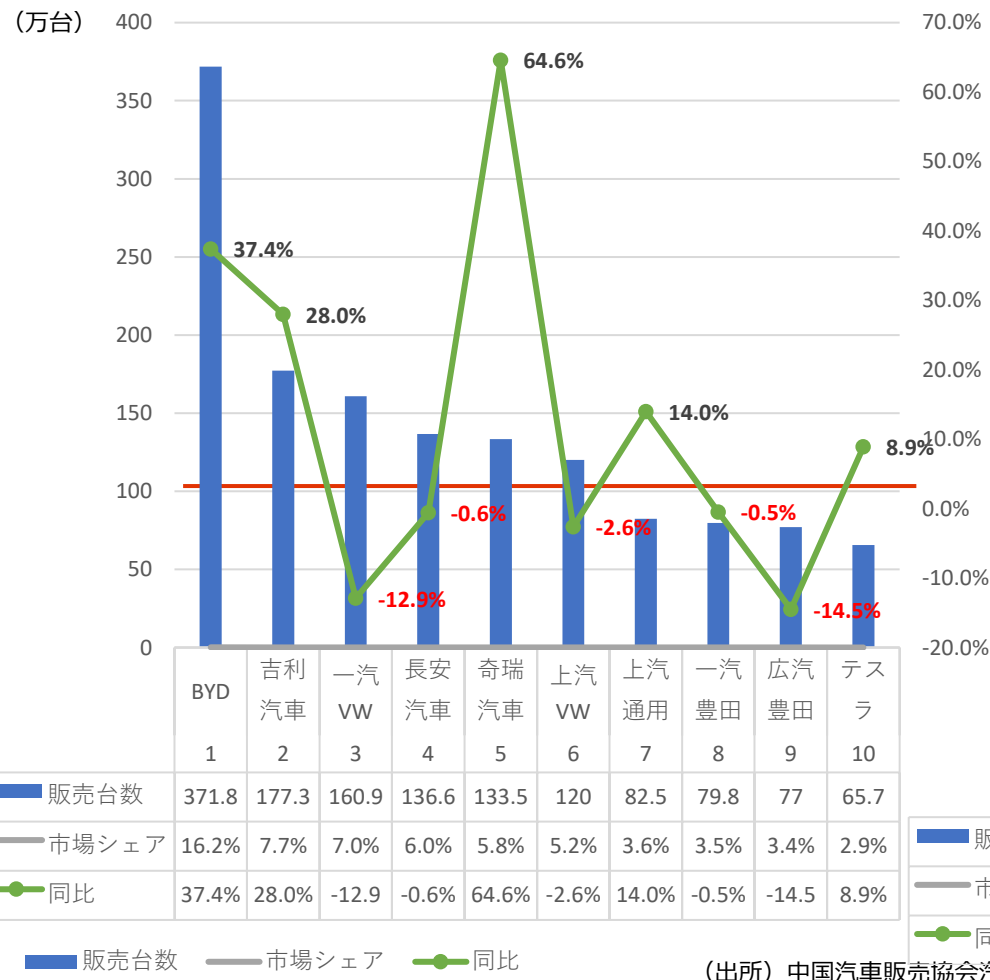
- 近年、国内販売は横ばいで推移していたが、2025年1～9月は前年同期比+12.5%増。うちNEVは+28.1%増、ICEは+0.8%減。NEV比率は49%。国内の熾烈な競争を受け、輸出圧力が増加。
- 2024年の輸出は前年比+19%増の586万台と、2年連続世界第1位（日本は422万台）。2025年1～9月の輸出は495万台（前年同期比+14.8%増）。出荷全体（2,436万台）の約2割に当たる。輸出全体のうち、ICE車が輸出の64.5%と2024年の78%から下落（ICE車は319.2万台（同▲5.6%減）、NEVは175.8万台（同+89.4%増）。NEVの内訳は、EVが113万台（同+54.6%増）PHVが62.8万台（同2.2倍））。BYDは前年同期比1.3倍の70.5万台と急伸。



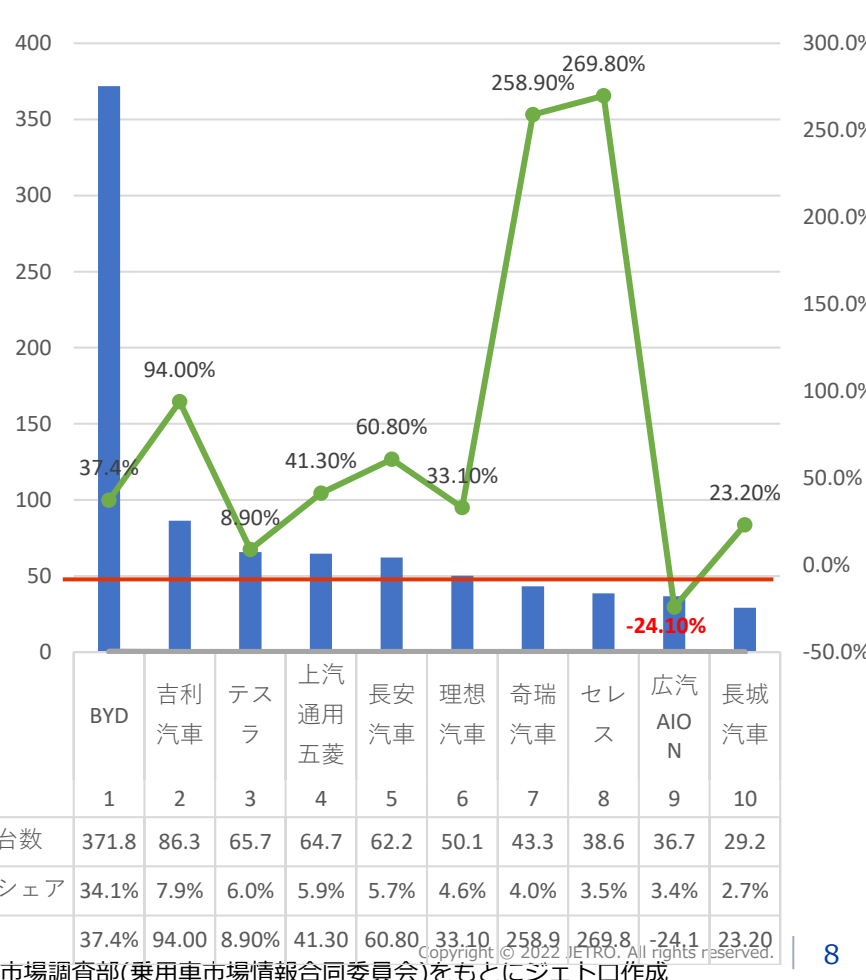
2 | 主な企業別販売台数（2024年）

- 2024年の販売台数では、BYDが圧倒的トップ。
- 外資系との合併が軒並み苦戦する中、吉利汽車、奇瑞汽車は新エネルギー車がけん引し好調維持。
- 新エネルギー車では、AITOが好調なセレスが約3倍と急増の一方で、テスラや広汽AIONは苦戦。

乗用車販売台数上位10社（2024年）



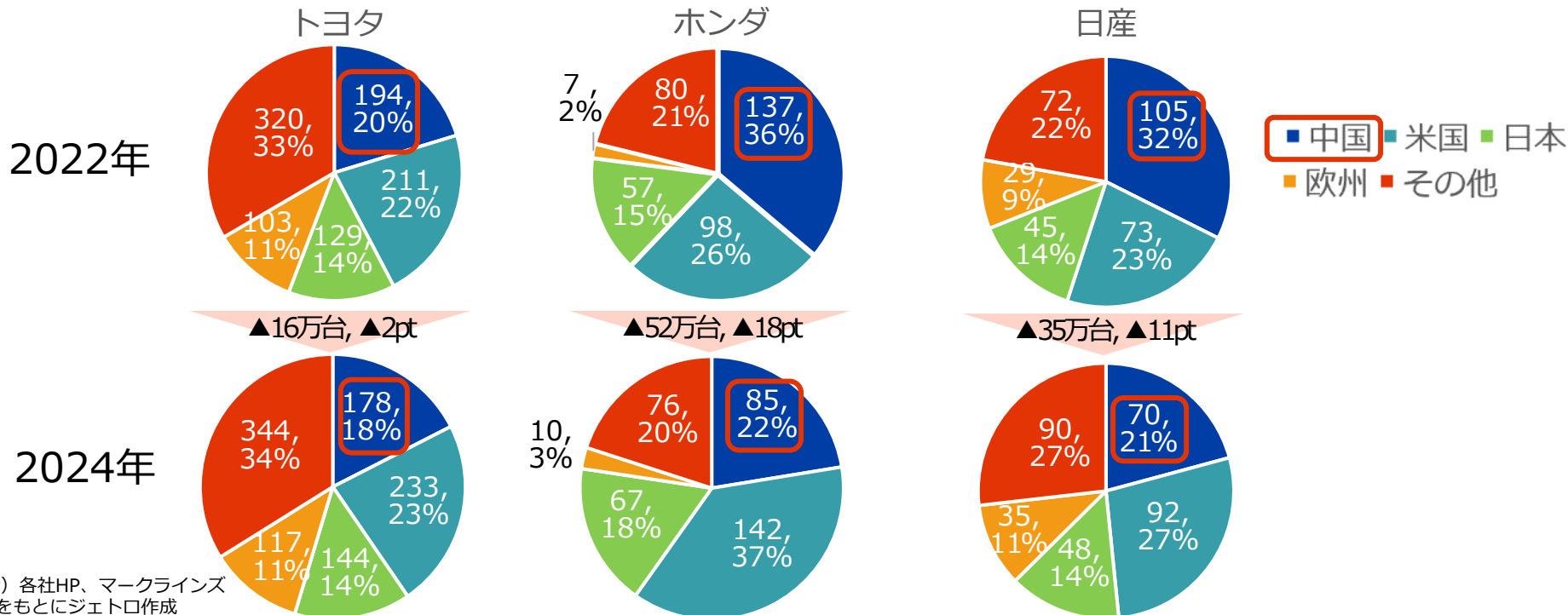
新エネルギー車販売台数上位10社（2024年）



3

日系自動車メーカーの中国での業況

自動車3社の世界販売[万台]・比率



自動車3社の中国販売[万台]

	22年	前年比	23年	前年比	24年	前年比	25年1～9月	前年同期比	
トヨタ	194.1	▲0.2%	190.8	▲1.7%	177.6	▲6.9%	130.2	+4.9%	8カ月ぶり マイナス
ホンダ	137.3	▲12.1%	123.4	▲10.1%	85.2	▲30.9%	46.8	▲20.5%	20カ月連続 マイナス
日産	104.5	▲22.1%	79.4	▲16.1%	69.7	▲12.2%	45.7	▲8.0%	4カ月連続 プラス

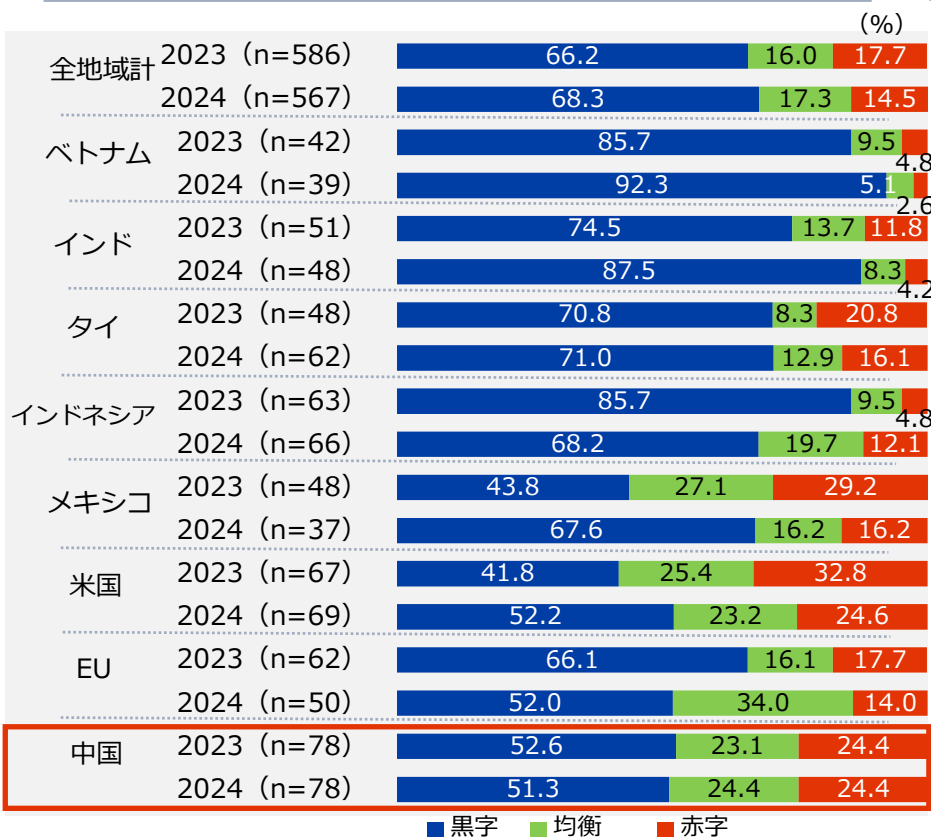
※マツダは、'22年は10.8万台(前年比▲41%)、'23年は8.5万台(前年同期比▲21%)、'24年は7.4万台(▲2%)、'25年1～2月は0.9万台(▲47%)

※三菱自動車は、中国での自動車生産からの撤退を決定。

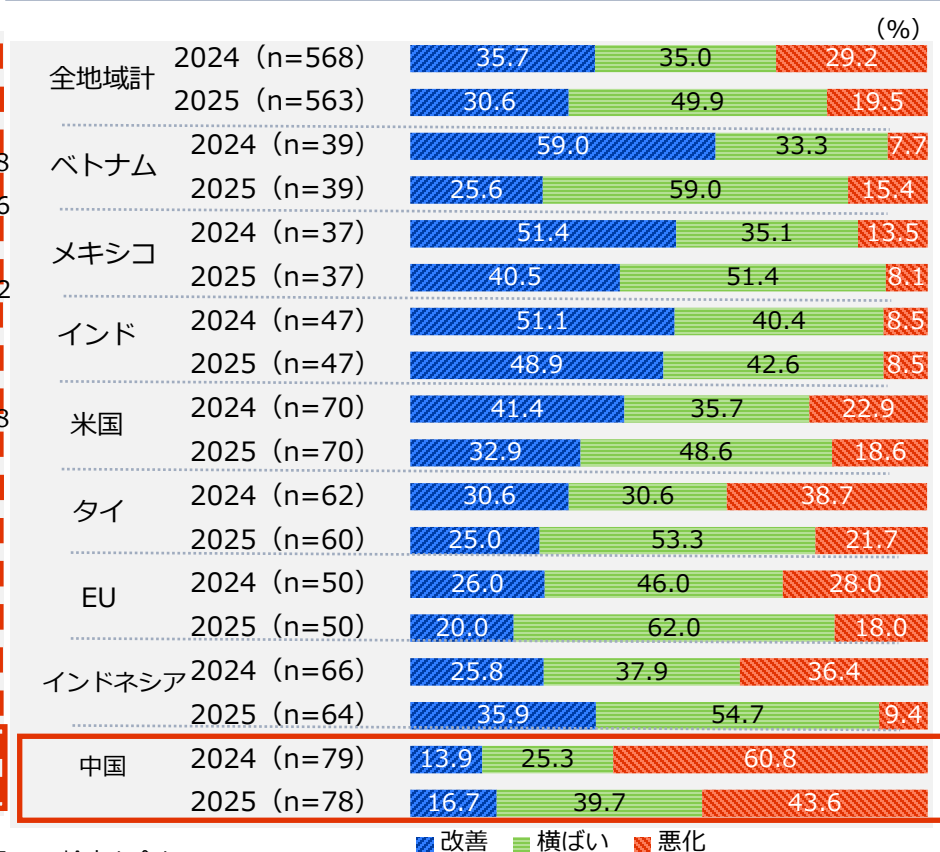
3 自動車等関連企業の2025年見通し、「改善」が低下

- 2024年に黒字を見込む自動車等関連企業（注）の割合は68.3%で、前年から2.1ポイント増加。メキシコ、インド、米国では前年比で黒字割合が大きく増加。他方で、インドネシア、EUでは大きく減少。
- 2025年の営業利益見込みの変化は、主要国・地域で軒並み「横ばい」の割合が増加。特にベトナムでは、「改善」から「横ばい」への移行が顕著。価格競争の激化や国内二輪車市場の飽和に対する懸念も。

自動車等関連企業の営業利益見込み（前年調査との比較）



自動車等関連企業の2024年・2025年の営業利益（改善／悪化）



（注）①業種が「輸送用機器（自動車等）」と「輸送用機器部品（自動車等）」が対象。二輪車も含む。

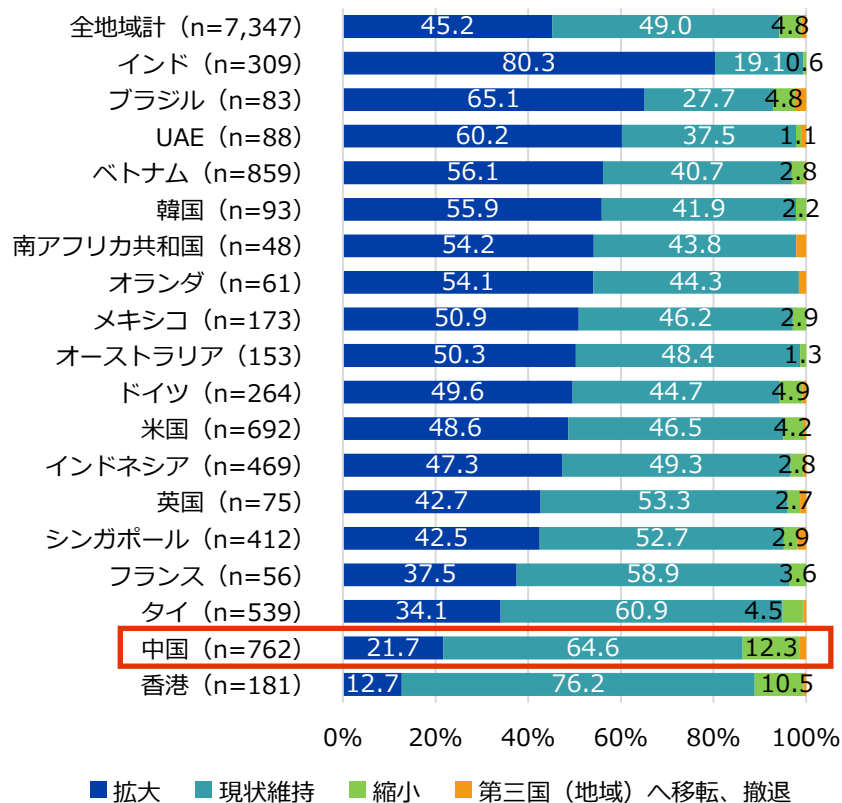
②n=30以上の国のみ掲載（EUを除く）。③左図の2023年は、前回調査における「2023年の営業利益見込み」結果。

（出所）2024年度ジェトロ海外進出日系企業実態調査（全世界編）

3 中国、タイでの事業拡大意欲が後退

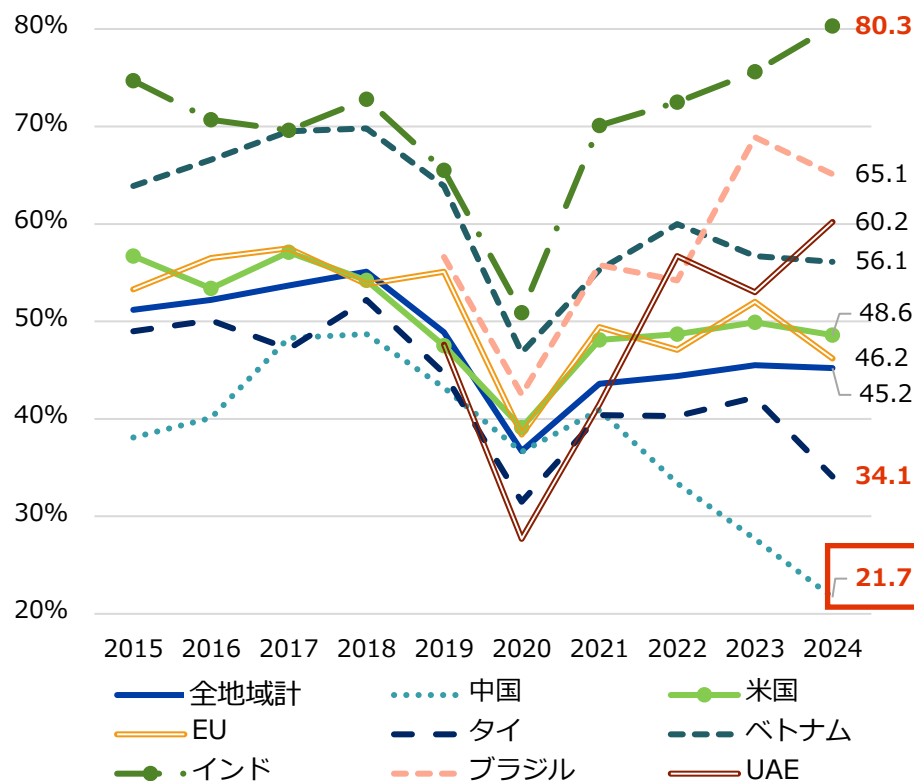
- 今後1～2年で、現地事業を「拡大」すると回答した企業は45.2%（前年比1.8ポイント減）。同割合はコロナ禍以降、5割を下回る水準で停滞続く。他方、インドでは80%超が「拡大」を志向。
- 中国は「拡大」の割合が初めて3割を切った前年からさらに6.0ポイント減の21.7%。比較可能な2007年以来、最低に。タイは8.1ポイント減の34.1%で、2020年に次いで低い水準。

今後1～2年の事業展開の方向性（主要国・地域別）



（注）全地域計にはオセアニア、ロシアを含む。ブラジルとUAEは制約上2019年からのデータ。
（出所）2024年度ジェトロ海外進出日系企業実態調査（全世界編）

「拡大」の割合の推移（主要国・地域別、2015～2024年）



3 「現状維持」「縮小」「移転・撤退」の主な理由（自由記述から）

「現状維持」の主な理由

中国

- 自動車市場は世界最大の市場で、電動化・自動化が一番進んでいる市場である為、現状のビジネスを維持しながら、中華系への拡販、他地域への貢献を図る（輸送用機器部品（自動車等））
- 一部の輸出品はタイやベトナムのグループ会社に移管するが、代わりに現地の拡販を進めることで、維持する計画（電気・電子機器部品）
- 厳しい事業環境になりつつあるが、重要な市場で注力したい（ノンバンク）
- グループの生産拠点のうち、生産設備・システム・品質・生産能力など、中国が最も優れているが、中国リスクや米国関税などを考慮して現状維持（電気・電子機器部品）

米国

- 大統領選挙の行方によっては、関税負担の高まりから収益に大きな影響が及ぶ可能性あり（その他製造業）
- 人件費等コスト増（プラスチック製品）

欧州

- 水素エネルギー関連市場の拡大に遅れや停滞がみられるため（ドイツ、その他製造業）
- 化学農薬に強い規制が掛かっている中、積極的な事業拡大は難しい（フランス、化学品・石油製品）

事業「縮小」の主な理由

中国

- 需要・売上の減少、市場の縮小
 - 日本含めた製品開発体制が市場に合わない。1～2年で縮小、3～4年で撤退すべきと考えている（医療機器）
- 日系自動車の不振
 - 日本車販売不振による物量減の影響と競合との競争激化（輸送用機器部品（自動車等））
 - 中国での日系自動車販売が減少するため（非鉄金属）

ベトナム

- ガソリン車用自動車部品の需要減少（輸送用機器部品（自動車／二輪車））
- 取り扱い品目のうち一部競争力（中国、韓国企業の現地生産により）を喪失（販売会社）
- 輸出先市場での需要減（電気・電子機器）

タイ

- 国内自動車販売台数の減少（輸送用機器）
- 中国需要の喪失（化学・石油製品）

香港

- 中国含めた市況の改善が期待できない（運輸・倉庫）
- 香港は固定費が高く、事業拡大が見通せない（運輸・倉庫）

第三国へ「移転・撤退」の主な理由

中国

- 需要・売上の減少、市場の縮小
 - 今後の中国経済の見通しにより本社が撤退方針を決定（一般機械）
 - 事業が頭打ち及び減少するだけでベトナム等へシフトをしていかざるをえない（印刷・出版）
- 中国における地政学リスク
 - 顧客ニーズからの判断で、多くの小売企業がリスク管理から中国への供給依存度を下げる予定（繊維）

シンガポール

- 将来更に需要が伸びていくと考える第三国（インド等）への移転を行う予定（プラスチック製品）
- 地域事業本部機能の移管を検討（販売会社）
- シンガポールでの再輸出スキームの限界。EPAを活用して需要国で運営することで競争力が出ると考える（卸売）

米国

- パンデミックや半導体不足による自動車業界での受注量の不安定さと人件費および物価高騰（輸送用機器部品（自動車等））
- 高い人件費と保険料（食品・農水産加工品）

中国市場の競争構造を2つの大区分と5つの小区分

領域1-ハードウェア競争者

1

国有企業

- 新しい事物に対する反応が遅い
- 政府によるサポート
- 世界の資源が相対的に豊富

1a 中央企業



1b 地方の国有企業



2

民間企業

- 新しい事物に対する反応が速い
- 海外市場に意欲的に進出



3

電気自動車業界の打破者

- ハードウェア/電気自動車の技術革新
- 垂直統合



領域2-スマート電気自動車/設備競争者

4

スマート電気自動車メーカー

- デジタル化を核心とする
- 新しい競争構造の打破者及び開拓者



5

スマート設備メーカー

- 経験豊富なスマート設備メーカーが電気自動車分野に参入



旧競争者

新競争者

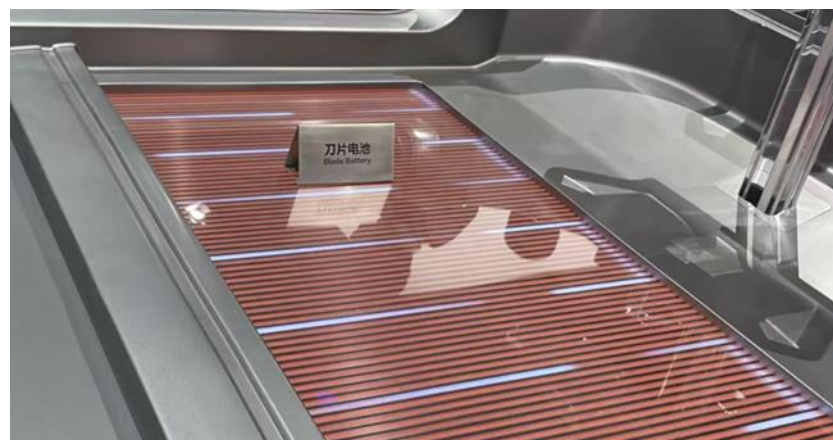
実態

デジタル化

4 | 一人勝ちのBYD

- 希少金属使用量が少ないリン酸鉄（LFP）電池で、セルをモジュール化せずに電池パックに直接接着・固定することで安価でエネルギー密度を高めた「ブレードバッテリー」を開発。車載電池に限らず車載半導体なども含めた垂直統合側の製品製造を実施（製造効率とコストパフォーマンスの向上）。
- PHEVもBEVと同価格帯での販売を実現し、PHEVが販売台数の58.2%を占める。
- 新技術を素早く新車種に搭載し、市場での検証を通じて最適化するアジャイルマーケティングを実践。一般的な開発期間の半分となる1年半、最短12～14カ月にまで短縮。年間10車種以上を投入。

LFP電池「ブレードバッテリー」



- 2020年3月に発表。電池セルをモジュール化せず、電池パックに直接接着・固定するため、限られたスペースに対してより多くのセルを搭載可能。これにより、同種類LFP電池に比べ、体積利用率（VCTP、電池パックの体積に対する電池セルの体積）を約50%高め、従来電池のエネルギー密度が低いという弱点を克服。
- 航続距離が605キロ、三元系電池と同水準。
- 電池構造を簡素化したことで、電池の熱安定性が向上。これにより、故障率も低減。

BYDはNEVであらゆる価格、移動距離に対応したフルラインナップの車種をそろえる



5 | スマート化の進展

- 中国のNEV年齢別購入層は若年層の購入者が存在感を持つ。18～40歳が購入者全体の78.0%、Z世代の18～30歳が購入者全体の36.4%。
- SDV（Software Defined Vehile）化の実装とともに複数のスマート技術が融合した「スマートコックピット」が普及。タブレット型コントローラーとスマホとの互換性を高めたサービスの提供、音声認識、エンタメサービス、運転支援技術等を搭載。



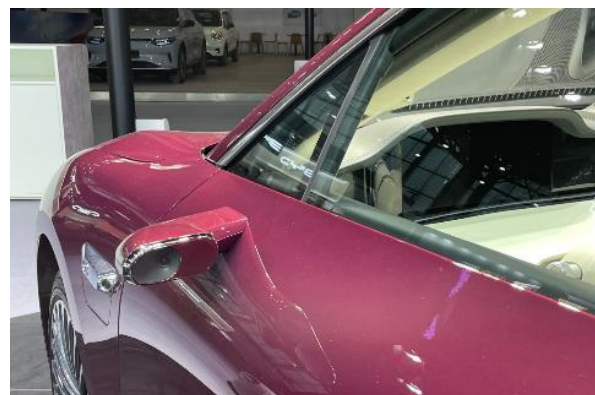
タブレット型コントローラー



W-HUD



車両間のインタラクションが可能なランプ



電子バックミラー



電飾やタッチ機能を組み合わせた内装



隠し型ドアノブ

（出所）調査サイト「巨量算数」、写真はジェット口撮影。

6 | スマート化の進展 設備メーカーの台頭

- 差別化が求められる中、各社とも自動運転化、スマート化の推進、車内空間を重視する開発に力を入れる。
- スマート設備メーカーの存在感が増す。華為（ファーウェイ）は通信機器・ソフトウェア開発に注力し、OSやADASを開発。智選モデル車の販売は非常に好調。またスマホ・家電メーカーの小米は人/車/家のデータプラットフォームを構築。

小米

- ・ スマートフォンやスマートウォッチ、生活家電を販売するメーカーである小米がEVスーパーカーSU7を発売。約1か月で7万台の予約販売を獲得。
- ・ 「ポルシェ タイカン」を意識したデザイン、パフォーマンスで、価格は21.6～30万元（約430～600万円）とポルシェのタイカンの半額もしくは3分の1に設定。
- ・ スマホ、家電メーカーとしての技術を活かし、スマート運転、スマートコックピット、人/車/家のエコシステム分野での優位性を強調。音声アシストや家電との連動など機能が話題。



SU7外観



上海MS 入場制限

華為

- ・ 2019年に自動車事業に参入。完成車製造は手掛けず、通信・ソフトウェア開発に特化。華為の2023年のスマート自動車関連事業の売上高は47億元と華為の中では最も小さな事業部門であるが、前年比2.3倍増と最大の伸び率を記録。

華為（ファーウェイ）ビジネスモデル

ビジネスモデル	提供製品・サービス	提携OEM
サプライヤーモデル	高性能センサーなど自動車部品提供	・多数のOEMと取引
「HUAWEI INSIDE (HI)」モデル	OEMとの共同開発を通じて、OSや通信モジュールやスマートコックピット、自動運転ソフトウェア等を提供	・北京汽車（ARCFOX）、 ・長安汽車（AVATR）、 ・東風汽車（Voyah、猛士）
「スマートセレクト（智選）」モデル	鴻蒙智行（HIMA）のブランド名によりOEMメーカー製造車のコンセプトや設計に参画。完成車をファーウェイの店舗で販売	・セレス（問界） ・奇瑞汽車（智界） ・北京汽車（享界） ・江淮汽車（尊界） ・上海汽車（尚界）

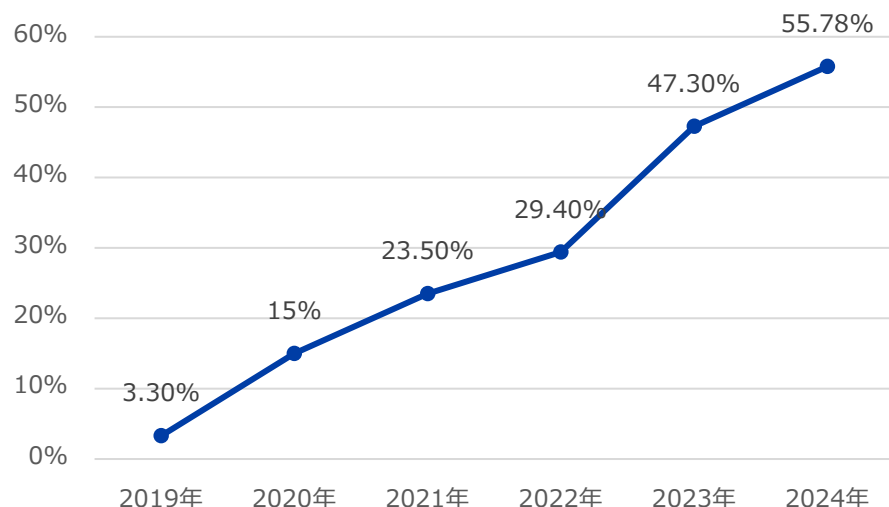
セレスとの共同ブランド
「AITO 問界M9」統合型電気駆動システム
「DriveONE」

6 | スマート化の進展 ADAS搭載率の向上

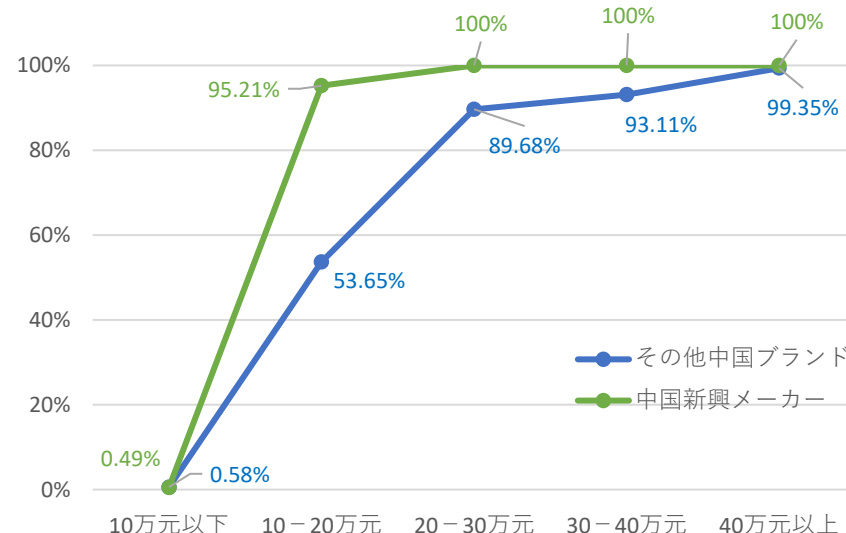
- 乗用車のL2以上搭載率は、2024年55%を超え、ADAS搭載車が向上。L2以上搭載車の中でも、都市内でNOA（Navigate On Autopilot）が可能な機能を持つ割合は16%。
- 中国メーカーでは、現在搭載率の低い10万元以下の価格帯におけるADAS搭載率が高まると予想されている。

注 自動運転レベルL2：ドライバーによる監視をベースとし、特定の条件下での自動運転機能を有する（国土交通省定義）

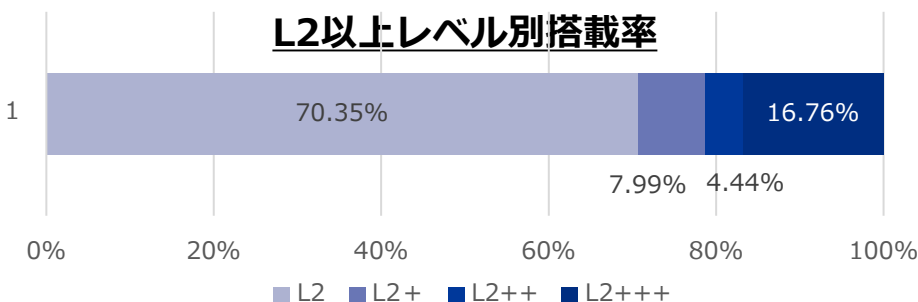
乗用車におけるL2以上搭載率



販売価格別L2以上搭載率



L2以上レベル別搭載率



（出所）NE時代新エネルギー「2025年1月スマート産業洞察分析報告」からジェトロ作成

（注）本報告書ではL2、L2+、L2++、L2+++に関し以下分類を定義。

L2：ACC及びLKAを搭載

L2+：HWAもしくはALCを搭載

L2++：高速道路におけるNOAを搭載

L2+++：都市部におけるNOAを搭載

※ACC（Adaptive Cruise Control）長距離移動などであらかじめ設定した速度内で自動加減速システム

※LKA（Lane Keeping Assist）車線を逸脱を防ぐ支援システム

※HWA（Highway Assist）：高速道路または幹線道路においてACCとLKAを合わせた運転支援システム

※ALC（Automated Lane Change）：自動車線変更機能システム

※NOA（Navigate on Autopilot）目的地を設定すると自動的に運転する機能。一定の条件下では、運転者がペダルから足を離して手放し運転することが可能。

6 | スマート化の進展 LiDAR×E2E BYDが起こす変革

- 自動運転技術は、LiDARを利用する方式が主流であるが、中国の一部のOEMメーカーはカメラとAIを利用するE2E(End to End)方式へシフト。
- B Y Dは高度運転支援システム「天神之眼」にA、B、Cの3つのバージョンを設け、低価格帯の車種には、「天神之眼C」を搭載。LiDARを用いずカメラと自主開発のスマートアーキテクチャ「XuanJi」、ディープシークが開発した生成A Iを活用するする運転支援システムを実現。

※ADASに搭載されるカメラの平均コストは数万円である一方、LiDARは数十万円とされている。

LiDAR

Light Detection and Ranging

レーザー光を利用して、対象物の距離や形状を計測。周囲の環境を3次元で把握



E2E

End to End

カメラから得た情報からA Iが状況を理解、判断し、自動運転を実現。

BYDのインテリジェント化戦略（2025/2/10発表）



「電動化が前半戦、インテリジェント化が後半戦」

BYDの強みはビッグデータ。自動運転システムレベル2以上の機能を持つ車を累計440万台以上販売済み。中国において最大の自動車分野のクラウドデータベースを有する。また、**世界最大のR&D（研究開発）エンジニアチームと新エネルギー車の製造システムを擁し**ており、今後、産業チェーン全体で協調的な開発を推進し、インテリジェント化運転の普及を図っていく。

20万元～

仰望

天神之眼A

※LiDARを3台搭載。

騰勢

(Denza)

天神之眼B

※LiDARを1台搭載。

BYD

(一部車種)

方程豹

華為「乾崮」

7万元～20万元

BYD

(一部車種)

天神之眼C

LiDARは搭載せず、カメラとレーザーのみ搭載
(2つの広角カメラと1つの望遠カメラを搭載)
スマートアーキテクチャ「XuanJi」×DeepSeek

6 | スマート化の進展 「AIカー」を目指す小鹏

- 新興EVメーカーの小鹏汽車（Xpeng）は、AI end-to-endスマート運転大規模モデルにてカメラによる視覚精度、範囲、色解像度を向上させながら、高精度マップやLiDARをも必要しない自動運転を実現。本モデルの実現のため、半導体「小鹏図霊(TURING)」も自社開発。
- 車載 OSアップデートにより「四半期ごとに新車体験を提供」する。AI技術を多く活用し、ユーザーの運転の癖や習慣の学習を可能とするAI運転代行サービスなどを提供。



- 「ソフトウェア定義の車両からAI定義の車両にアップグレードする」と発表。今後10年間でグローバルな「AIカー」メーカーになることを宣言。
- 今後10年で年間100万台のAIカーを販売し、売上高の半分を海外市場で稼いでいく方針を示す。

- 国内
 - ・ 最新のAIソリューションを搭載した「小鹏（Xpeng）P7+」の販売を開始し好調を記録。（18.6万元～（約372万円～））。
 - ・ 2024年8月には、低価格帯の自主ブランド「MONA」を立ち上げ「M03」の販売開始（11万9,800元～15万5,800元）。2025年5月に、MONAブランドにも最新のAIソリューションを搭載していくことを発表。
 - ・ AI end-to-endモデル用、7ナノの自社開発半導体「小鹏図霊(TURING)」も発表。処理能力は既存チップの3倍、最高パラメーター数30Bの大規模言語モデルもサポート。
- 海外
 - ・ 欧州、アセアン地域を中心とした海外展開を加速。
 - ・ タイ、アイルランド、フィンランド、ベルギー、ルクセンブルク、英国などに参入。
 - ・ EVのスポーツ用多目的車（SUV）「G6」などを展開。中国市場の2倍近くの価格（3万9,900ポンド（約759万8100円）から）で販売開始。

「小鹏（Xpeng）P7+」



7 | 開発を短縮化するエコシステムの構築

- 開発競争が過熱する中、中国各社は開発期間短縮・効率化を実現するため、分業化ともいえる**開発エコシステムが構築**。車載電池メーカーは**客室スペースを載せるだけで自動車が完成するシャシー**を開発、**自動車開発、製造を一体的及び一部を請け負うデザイン会社**、**スマート化に必要なソリューションを提供するソフトウェア企業**が存在感を増す。
- 自国のOEMメーカーがない国においても中国のエコシステムを利用することで、EVを販売することが可能に。

中国で構築されるエコシステム

開発のエコシステム：車載電池（CATL）

- 寧徳時代新能源科技（CATL）は、**バッテリー、駆動モーター、制御ソフトウェアが一体化されたスケートボード型のシャシーを開発し、自動車メーカーに提供**。シャシーの上に客室スペースを載せるだけで自動車が完成するという仕組みを構築。

開発のエコシステム：デザイン会社

- 市場調査や車のコンセプト作り、車の造形やモデリングなどのデザイン、内装、ボディー、シャシーの設計デザイン、安全性や安定性などの車両統合のシミュレーション、エンジニアリング、プロセス解析、生産計画の作成、試作品や小ロットの製品製造など**自動車開発・製造に必要な各段階を一体的、もしくは一部を切り出して請け負い自動車メーカーに提供**。

開発のエコシステム：ソフトウェア企業（華為、Momentaなど）

- 華為はスマート化に関するエコシステムを構築。自動車メーカーに対し、**スマート化に必要なセンサーや通信機器などの部品・モジュール、OSや自動運転ソフトウェアなどのソリューションを一体的若しくは部分的に提供**。



CATL スケートボード

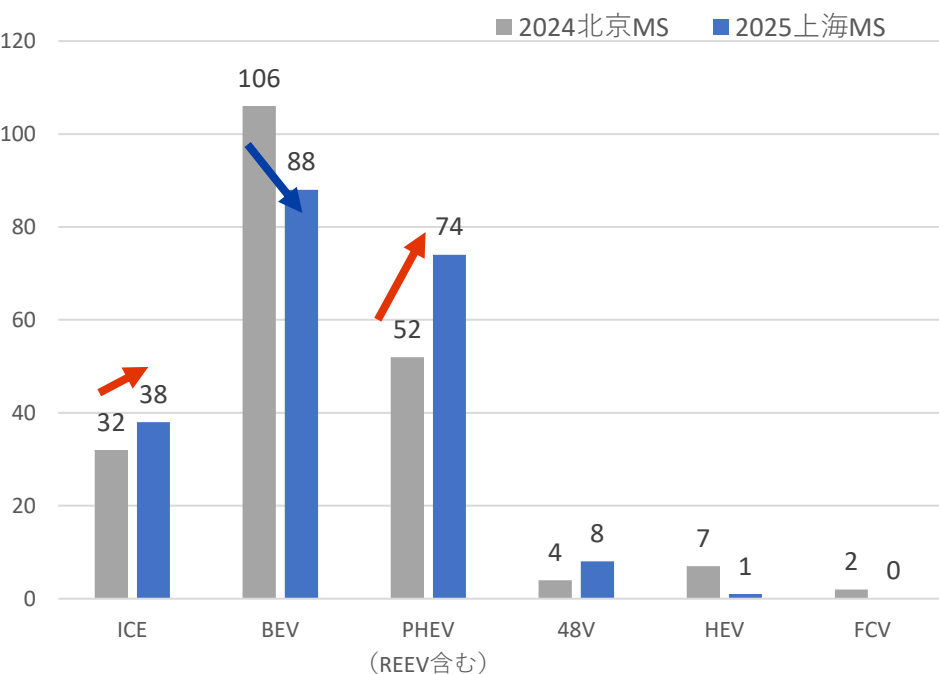


ベトナム ビンファスト

8 | 上海モーターショー2025：NEV化・スマート化の進展

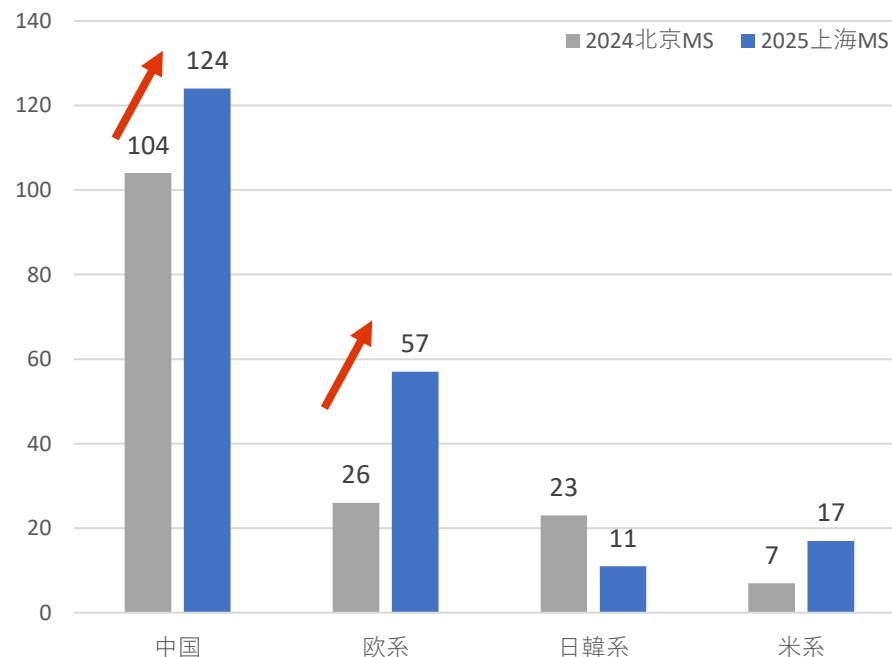
- 電動化・スマート化の両軸で進化を遂げた最前線の車両が数多く展示。約1,000社が出展し、展示車総数1300台のうち70%以上がNEV。新車や今後の展開戦略など、期間中には約193回の記者会見が開催。
- 新車は合計209台（※）、駆動別ではBEVが最多である一方、2024年の北京MSと比較するとPHEV（REEV含む）が増加。また、内燃機関車（ICE）も微増。（※）2024年北京MSの新車は203車種

展示された新車駆動累計別統計



注：48Vはマイルドハイブリッド。

展示された新車ブランド数（国別）



8 | 上海モーターショー2025：NEV化・スマート化の進展

- ①SDV・スマート車の大衆化（L2+以上の低価格帯車種への搭載）②油電同速（充電速度をガソリン給油速度と同等にする技術革新）、③車両の安全性（※）、④日系OEMの反転攻勢開始に注目が集まった。

※2025年3月、小米の自動運転支援機能を使用して時速116kmで高速道路上を運転していた女子大学生3人が衝突事故を起こし、電池発火による死亡事故が発生。4月、工業和信息化部は誇大・虚偽宣伝の禁止や、告知義務の厳格な履行により、安全性向上を着実に推進するよう指示。

- スマート運転を競争の革新としてきた新興EVメーカー（NIO、Xppeg、理想汽車）なども技術紹介は減少し、スマートコックピッドなど車内空間の快適性等を強調。AIや空飛ぶ車などの新形態ビジネスもアピール。

BYD



超級eプラットフォーム



DENZA Z

- ・ 展示会場最大級のスペースを確保。2月に発表した自動運転支援システム「天神之眼A、B、C」のそれぞれの技術や搭載車種を展示。その他、海洋シリーズのSealion06(PHEV)を含む5車種を発表。（9.98万元～、天神之眼C搭載、航続距離2100km）
- ・ 1秒で2キロ分の充電、5分間の充電で航続距離400km（油電同速）を実現した「超級eプラットフォーム技術」を展示。
- ・ シャシーのすべてを電気制御によりコントロールするステアバイワイヤシステム「全線控底盤」を搭載したDENZA Z、サスペンションのコントロールを油圧から電気制御に変換した仰望 U7 も展示。

吉利汽車



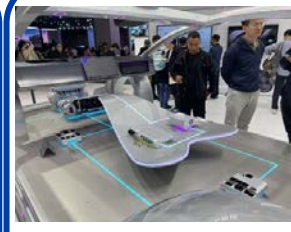
PHV 9X



衝突実験車両

- ・ 高級ブランドであるZeekrは、同ブランドで初めてとなるPHEV「9X」を披露。EV専業だったが、中国のPHEV市場拡大を受けて参入を決定。
- ・ Geely Galaxyのブースでは、時速50kmで鉄壁に衝突した車両を展示し、電池への損傷がなくなる構造であることをアピール。また衝突時の動画も放映し、衝突時にドアノブが確実に開く様子や自動的に車体からSOS発信する様子などを放映し、安全性の高さをアピール。
- ・ DeepSeek R1大規模言語モデルと融合したシステムを搭載し4月15日に発売した「007 GT」も展示。

華為



ADS4.0



冷却充電設備

- ・ 鴻蒙智行（HIMA）で発売したブランドでブースを確保するほか、華為解決方案関するブースを設け、過去最大の展示スペースを確保。問界、享界、智界、尊界ブランドを展示。
- ・ 「華為解決方案」では、予防安全機能を向上させた新しいADS4.0を発表。会場地下駐車場にある車のスマホを使った制御も実演。
- ・ 1秒で1キロ分の充電を可能とする冷却充電設備を展示。商業用の大型トラックも15分で充電可能とアピール。

8 | 上海モーターショー2025：NEV化・スマート化の進展

■ 日系各社がモーターショーに合わせ発表したNEV車種も、電動化・スマート化の面で進化。日系企業が中国市場で構築されたADAS（先進運転支援システム）やスマートコックピット技術など、中国国内のエコシステムを巧みに活用。スマート化機能や価格競争力の面から「反転攻勢に転じた」との評価。各社は中国開発をグローバル展開していくことも発表。

トヨタ



bZ7

- BEV・bzシリーズを展示。3月発売のSUV「bZ3X」Momentaと共同開発した先進運転支援システムや華為と共同開発した車載インフォテインメント「情報娯楽」システムを搭載。（10.98～15.98万元）。
- 新型車「bZ7」を発表。スマートコックピットでは、華為の「ハーモニーOS」をトヨタとして初めて採用。運転支援システムは、モメンタと共同開発したL2先進ADASである「トヨタパイロット」。
- LEXUSは、中国市場を意識して開発した新型「ES」を発表。

ホンダ



焔シリーズ Honda GT

- 中国市場向けEVイエシリーズの第2弾と「广汽Honda GT・東風Honda GT」を世界初公開。
- 車内サポートなどを行うAI技術にはDeepSeekを採用。運転支援システムは、モメンタと共同開発を実施中。
- CATLとともに、バッテリーセルを直接車体にレイアウトした高効率プラットフォームといった電動化技術を共同開発。

日産



N7

- 販売を開始したN7（11.99～14.99万元）は、スマートコックピットでは、ファーウェイと共同開発した独自の「Nissan OS」を搭載。運転支援システムは、モメンタと提携しNavigate on Autopilot（NOA）を採用。
- 鄭州日産の新型PHVピックアップトラック「Frontier Pro」を初公開。EV走行時の最大航続距離135kmの達成を目指す。

※今後新車種をグローバル展開していくことも発表。

マツダ



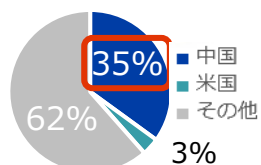
EZ-60

- 合併事業のパートナーである長安汽車との協業を通じ開発。音声操作が可能なスマートキャビン、運転支援、インテリジェントパーキングなどを搭載。
- 「MAZDA EZ-60」は、長安マツダのNEV車第2弾。2025年中の発売を予定。BEVとPHEVの2機種を設定。航続距離について、BEVモデルは約600km、PHEVモデルは1回の給油で1,000km以上を想定。

9 | ドイツ自動車メーカー 競争力強化の取組み

- ドイツ自動車メーカー大手は中国市場での戦略を発表。足もと厳しい中であっても**中国市場を重視し、スマート化や自動運転化に向けた取り組みを加速する方針**。
- 上海モーターショーにおいても世界初公開となる車種を披露するなど、中国市場へのコミットをアピール。

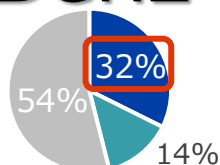
VW



中国戦略：「In China, for China」

- 2030年までに30モデル超のEVを投入する計画。中国市場で2030年までにガソリン車も含めて約400万台を販売し、外資でトップとなるシェア約15%を目指すとの目標を掲げている。
- 10億€を投資して、インテリジェント・コネクテッド・ビークル（icv）関連会社を新設することを発表。車体および自動車部品の研究開発、調達機能を担い、地場企業との協業により開発期間を3割短縮を目指す。また、小鹏汽車（XPENG）とのスマート車両等の共同開発（7億ドルを投資）などにより、2026年までに製造コスト40%削減を目指す。その他、Horizon Robotics（地平線、自動運転向けAIチップを開発）、中科院達（サンダーソフト、組込ソフトを開発）といった中国企業との協業を推進。
- 上海MSでは、新ブランド「AUDI」で華為やMomentaを連携も推進。ガソリン車とスマート化を融合した新車種も発表。

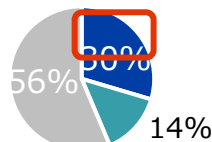
Benz



中国戦略：「Inspired by China, Innovating in China」

- 新製品と現地での開発を加速。コネクティビティー、デジタル化、自動運転の開発を加速すべく、北京市にある既存の2つの研究開発拠点に加え、上海市にデジタルイノベーションに特化した新拠点を建設予定。
- 車載ゲームによる車内エンターテインメント充実を図るため、中国IT大手のテンセントと米国ゲームソフト大手のエレクトロニック・アーツとの提携を発表。

BMW



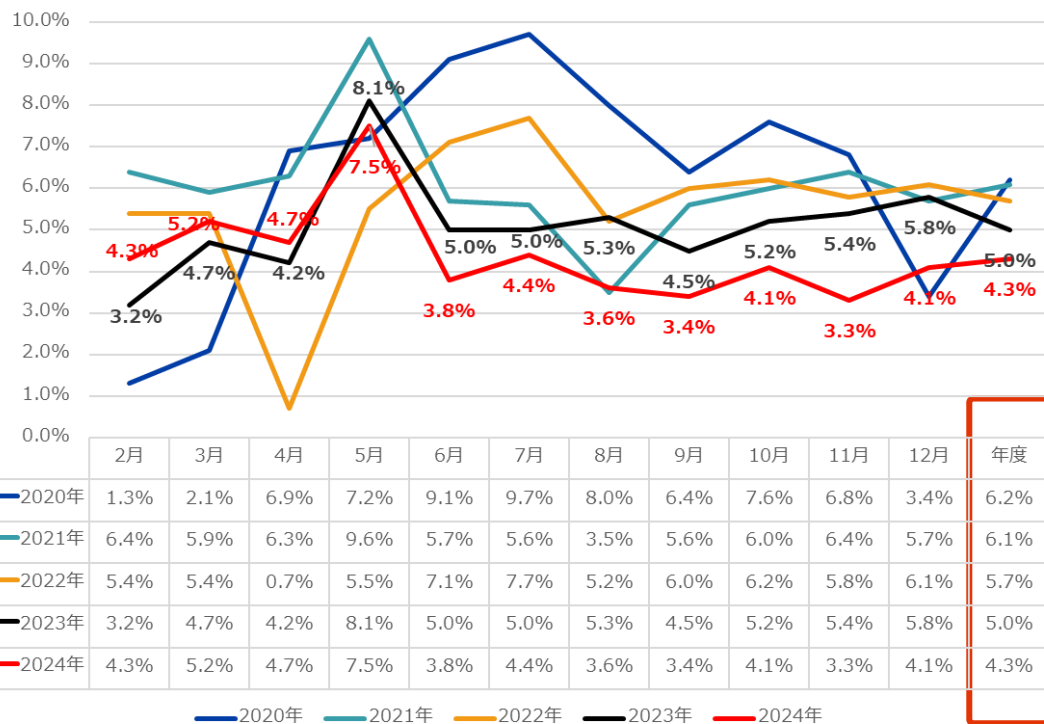
中国戦略「In China For China, at China speed」インテリジェント化の開発を強化

- 中国の研究・開発者を過去3年間で3倍の3200人に増加。
- 遼寧省瀋陽市の生産拠点に200億元（約4,200億円、1元＝約21円）の追加投資を発表。オリバー・ジプセ BMW AG取締役会長は「この投資計画は、中国の長期経済見通しに対するわれわれの信頼だけでなく、中国パートナーのイノベーション能力に対する信頼を示している」と述べた。また、2026年に同拠点の生産ラインから、次世代モデルのビジョン・ノイエ・クラッセ（Vision NEUE KLASSE）の最初のモデルが生産される予定とした。

10 | 自動車産業の収益性は低下傾向

- 2023年末までに乗用車の生産能力は約5,500万台。稼働率は2019年以降50%を割り込んで推移しており、生産能力は過剰状態が継続。
- 自動車産業の収益性は低下。2024年は4.5%と前年から0.7ポイント低下。下流工業産業の平均利益率6.2%と比較しても低い水準。
- 2024年1～9月期では、195車種が値下げを実施しており、値下げ競争が激化。特にプラグインハイブリッド（PHEV）の平均値下げ幅は2.4万元と拡大。純電気自動車（BEV）も2.3万元と同水準。自動車1台当たりの純利益も下降傾向。

自動車産業の販売利益率の推移



平均値下げ額（駆動別・平均値下げ幅）

	2024年1～9月 値引実施車種数	平均値下げ額 (1元=21円で計算)
BEV	69	2.3万元 (48.3万円)
PHEV	29	2.4万元 (50.4万円)
ICE	71	1.5万元 (31.5万円)
HV	13	1.5万元 (31.5万円)
REV	13	1.4万元 (29.4万円)

自動車1台あたり収益状況（単位：万元）

	売上高	製造等コスト	税金	純利益
2021年	32.7	27.9	2.8	2.0
2022年	35.7	30.7	3.0	2.0
2023年	33.5	29.1	2.7	1.7
2024年	33.7	29.6	2.7	1.5

（出所）現地報道（<https://auto.gasgoo.com/news/202312/17I70374705C1213.shtml>）

中国汽车販売協会自動車市場調査部(乗用車市場情報合同委員会)

11 | 内巻是正に向けた動き（中国自動車メーカーによる立場・見解の違い）

- 5月31日中国自動車工業会は自動車産業の過当競争を是正する提案を発表、「無秩序な『価格戦争』（※）が悪質な競争を激化させ、企業利益をさらに圧縮し、製品の品質やアフターサービス保証に影響を与えている」と批判。工業情報化部も「内巻式」競争の是正を強化することなどを発表。
※BYDは5月23日以降、22車種の販売価格を値下げ。最も低価格帯の小型純電動車「海鷗（シーガル）」は5万5,800元（約111.6万円）。BYDに続き、吉利汽車なども価格値下げに追随。
- 2025中国汽車重慶論壇（6/6）では、BYD、長安汽車、広州汽車、セレスなど大手自動車メーカーの経営幹部らが揃い、変革期の中国自動車産業に関し議論。「内巻の防止」（過当競争防止）、「車両の安全性の向上」、「自動車メーカーの合併」などがテーマとなった。

BYD



2024年重慶論壇発言：王伝福董事長兼総裁

「『巻』（過当競争を意味する）は一種の競争、市場の競争である。改革開放以降、中国が非常に大きく変化していることは誰の目にも明らかだ。市場競争は過剰経済であり、過剰があつて初めて競争が生じ、競争があつて初めて繁栄が生みだされる」と発言し、過当競争を継続

2025年重慶論壇：李雲飛公告宣伝部長

価格競争に関する直接的な言及は避け、「反内巻競争において、他社を告発すべきではない、技術面のさらなる最適化を進め、競争力のレベルアップを行っていくべきだ」と発言。

2024年重慶論壇発言：朱華栄会長

「『巻』とは新たな競争下において業界が新たな高みに至ることを指す。『巻』とは「良貨が悪貨を駆逐する（良いものほど世の中に広がり、悪いものは消え去る）」過程である。ユーザーに対して真の価値を創造することだ」

2025年重慶論壇発言：朱華栄会長

道徳的、法律的に抵触する悪質は競争に反対する。中国自動車市場での問題は、約100社の自動車メーカーが存在しており、競争は非常に激しいこと、中国から海外へ輸出されているゼロキロ中古車（新中古車）が海外市場の秩序を乱して中国ブランドに影響を与えていること、誇大広告が消費者に誤解を与えていること、一部は長期的な発展を目的としておらず競争を複雑化していることなどがある。

本日の内容

I. 中国自動車市場の変革・スマート化の進展

II. 中国企業海外展開の加速

III. JETROの取組み

■ ご注意

本日の講演内容、資料は情報提供を目的に作成したものです。主催機関および講師は資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様のご判断で行ってください。また、万一不利益を被る事態が生じても主催機関及び講師は責任を負うことができませんのでご了承ください。

4 | グローバル展開加速の背景

- 輸出先国での販売価格は中国販売価格の1.5～2.5倍（JETRO調査結果）。この価格帯でも各国市場で十分な競争力を持つ。欧州において追加関税40～50%までは価格プレミアムを享受できるとの分析もある。
- 中国国内市場の成長鈍化、中国企業の技術開発力向上、過剰生産能力の保持、価格競争等による利益減などを背景に、中国企業はグローバル展開を加速。

VWとBYDのドイツ、中国におけるEVモデル価格比較（2024年4月時点：単位：ユーロ）

メーカー	モデル	ドイツでの小売価格	中国での小売価格	価格プレミアム
VW	ID.4	46,335	31,011	49.4%
BYD	SealU Comfort	41,990	21,769	92.2%
VW	ID.5	32,975	21,011	56.9%
BYD	Atto3 Comfort	37,990	17,923	112.0%

※価格プレミアム：ここでは、中国製BEVを欧州で販売する際に上乗せする差額を指す。

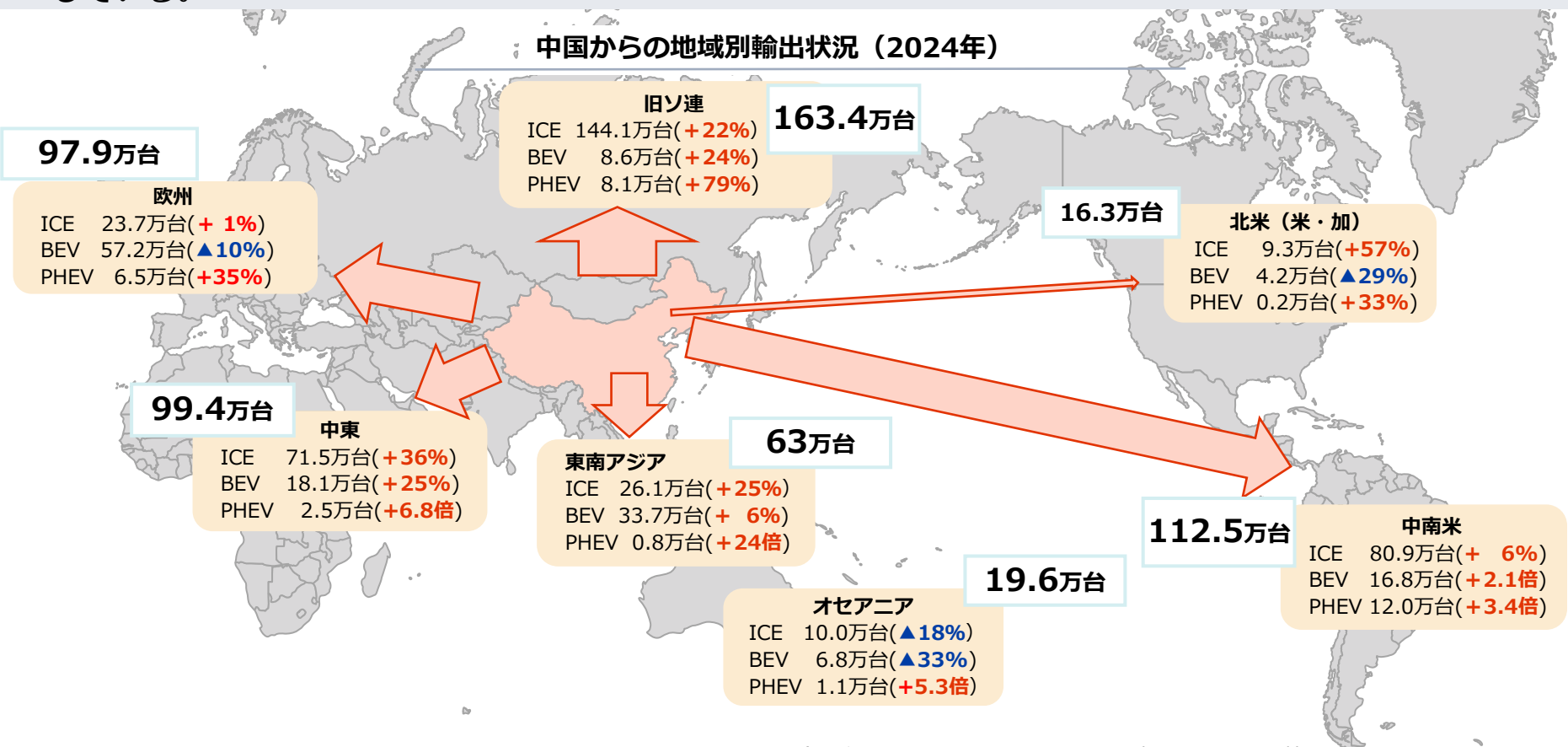
（出所）米国民間調査会社ロディアムグループ

中国新興EVメーカー発言（NETA、@3/7、JETRO・NEVセミナー）

- ・ タイでの販売価格は補助金を含めると中国国内の販売価格の約2倍であり、いち早く海外展開を模索した。
- ・ タイではサプライヤーは充実しているもののコストは高い。中国での調達より20～50%高い。ただし、優遇政策を享受するために現地調達率40%を達成する必要がある。

2 | 中国自動車輸出の概観（1）

- 自動車全体ではロシア、中東、中南米向けが輸出先の中心。
- NEVは欧州、東南アジア向けが多い。 EU相殺関税措置の発動などを背景にNEV輸出は欧州ともにマイナスとなったが引き続き市場における存在感は大きい。
- BEV増加率は鈍化する一方、PHEVは好調を記録。 東南アジア、中南米、中東エリアで非常に好調な伸びを示している。



(注) カッコの中は2023年同期比
四角内の数字は自動車輸出全体の数字

(出所) 中国自動車販売協会自動車市場調査部(乗用車市場情報合同委員会)からジェトロ作成

3 | 中国自動車輸出の概観（2）

- 仕向地別輸出台数は、ロシア、メキシコ、UAE向けが好調。ロシア向けは約115.8万台（前年比39%増）と引き続き好調で、ガソリン車が輸出の大半を占める。
- NEVに限るとベルギー、ブラジル向けが好調。ベルギーが最大の輸出国だが、港湾での完成車取扱台数が世界最大のアントワープ・ブルージュ港を擁することが背景。同国から欧州各国へ再輸出されている。イギリス、タイへの輸出台数は引き続き高水準であるものの、前年比で減少。特にタイは▲27%減となっており、中資系OEMが現地生産を拡大していることも一因。

輸出国トップ10（2024年）（万台）

	自動車輸出台数 (乗用車+商用車)		前年比	ガソリン車 (乗用車)		前年比	NEV (乗用車+商用車)		前年比
1	ロシア	115.8	+27%	ロシア	100.8	+37%	ベルギー	26.3	+33%
2	メキシコ	44.5	+7%	メキシコ	27.2	▲18%	ブラジル	15.2	+123%
3	UAE	33.1	+107%	UAE	23.4	+113%	イギリス	11.9	▲14%
4	ベルギー	28.0	+29%	サウジアラビア	22.1	+21%	タイ	11.7	▲27%
5	サウジアラビア	27.6	+29%	ベラルーシ	10.6	+28%	フィリピン	11.4	▲1%
6	ブラジル	23.7	+106%	アメリカ	9.8	+79%	メキシコ	8.1	+372%
7	英国	19.5	▲9%	カザフスタン	9.1	+20%	インド	7.8	+32%
8	オーストラリア	17.8	▲17%	マレーシア	9.1	+48%	UAE	7.7	+111%
9	フィリピン	16.9	▲2%	トルコ	9.0	+27%	オーストラリア	7.5	▲15%
10	トルコ	13.4	+21%	イタリア	8.9	+22%	イスラエル	6.5	+24%

（出所）中国汽车販売協会自動車市場調査部(乗用車市場情報合同委員会)からジェットロ作成
 ※自動車輸出台数には商用車も含む。

3 | 中国NEV企業の主な海外生産拠点設立の動き

- 近年、中国NEV企業は輸出台数の拡大と並行して、現地生産拠点の設立を含めた海外戦略を展開。
ASEAN、南米など新興国に生産拠点を設け、生産・輸出ハブとする計画を打ち出す企業が目立つ。 今後迂回輸出の可能性も拡大。

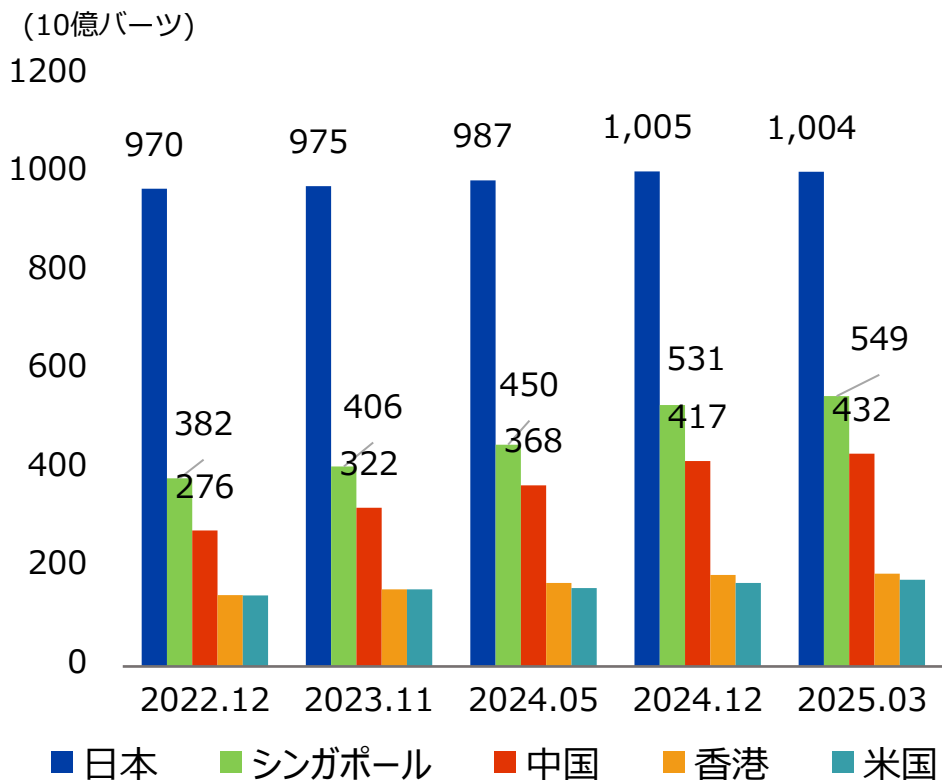


4 | 法人登記、シンガポール・中国資本が増大

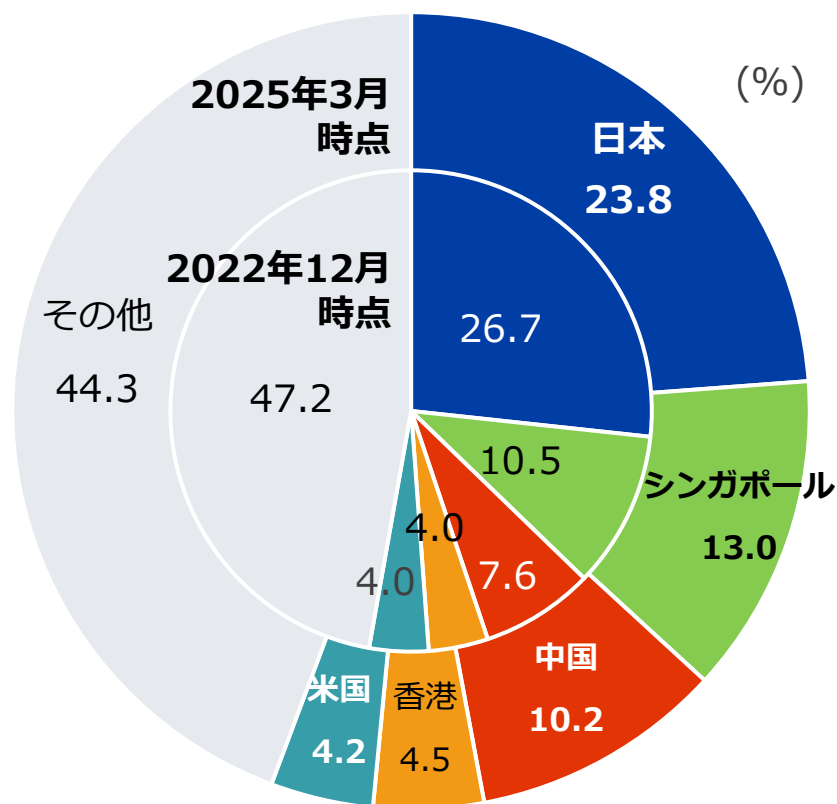


- タイ商務省の法人登記状況によると、外資企業の投資額（4兆2,179億バーツ、1バーツ＝約4.4円）のうち、日本が約24%を占め第1位。
- 外資企業の投資額ではシンガポール、中国が拡大。2022年から、中国が1,560億バーツ増（約6,860億円）と投資を急拡大させている。

タイ商務省事業開発局（DBD） 外資企業の投資額



国籍別シェア



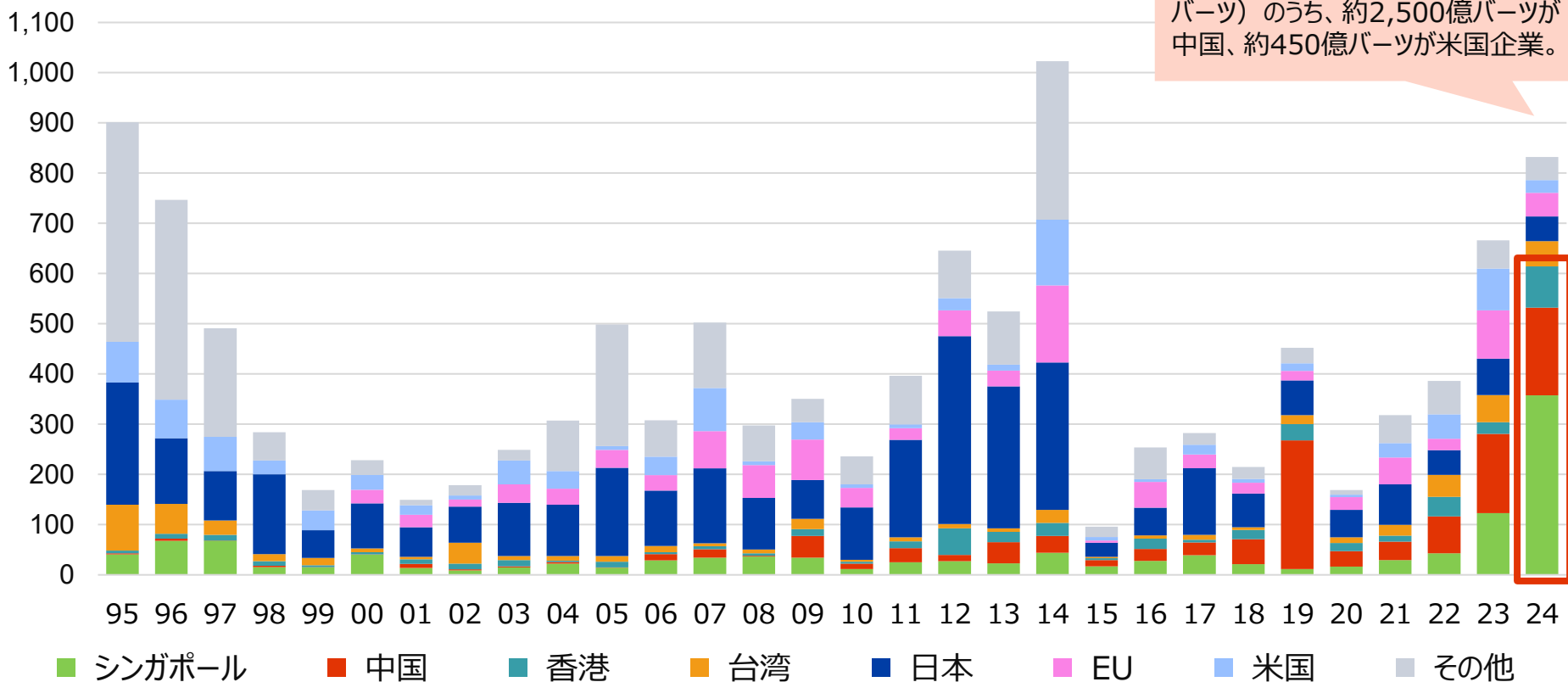


4 | タイの直接投資申請額の推移

- 2024年の外国直接投資額（申請ベース）は25%増の8,321億バーツ（約3兆6,600億円）。
- 2022年～2024年の直接投資の主役はシンガポール、中国、香港からの投資になっている。

（単位：10億バーツ）

タイ外国直接投資（FDI）申請額（国・地域別）



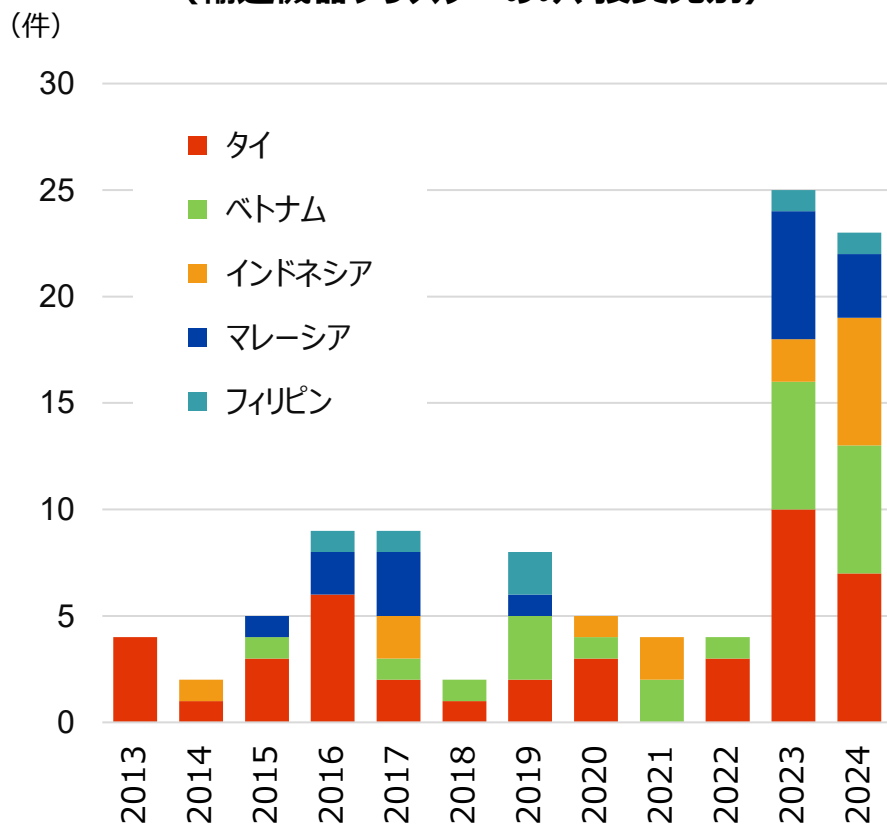
（出所）タイ投資委員会（BOI）

4 | 中国から自動車サプライチェーン全体が進出

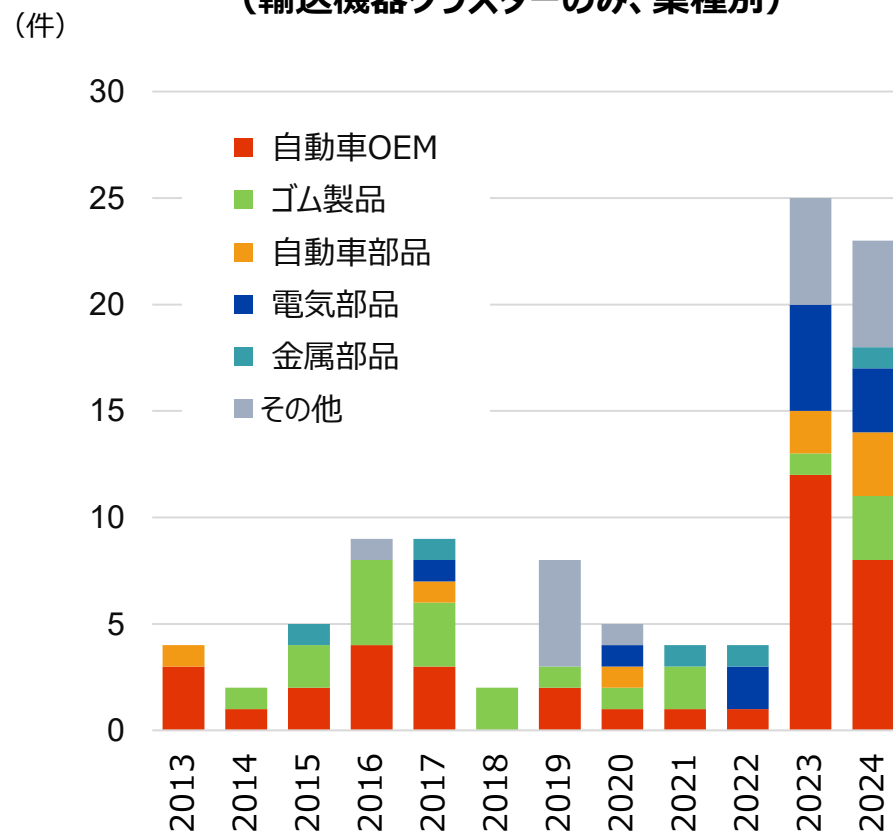


- 中国・香港からASEAN5へのグリーンフィールド投資について、輸送機器クラスターのみの推移をみると、2023年、2024年に大幅に増加している。
- 自動車OEMのほか、ゴム、自動車部品、電気部品等の関連業種による進出も増大している。

中国・香港からASEAN5へのグリーンフィールド投資
(輸送機器クラスターのみ、投資先別)



中国・香港からASEAN5へのグリーンフィールド投資
(輸送機器クラスターのみ、業種別)



4

中国系サプライヤー／
自動車関連企業の進出（タイ）

- タイでは、OEMのみならず、バッテリーやコネクターほか、サプライヤーの進出がみてとれる。

最近の中国系自動車部品サプライヤー・関連企業のタイへの展開事例

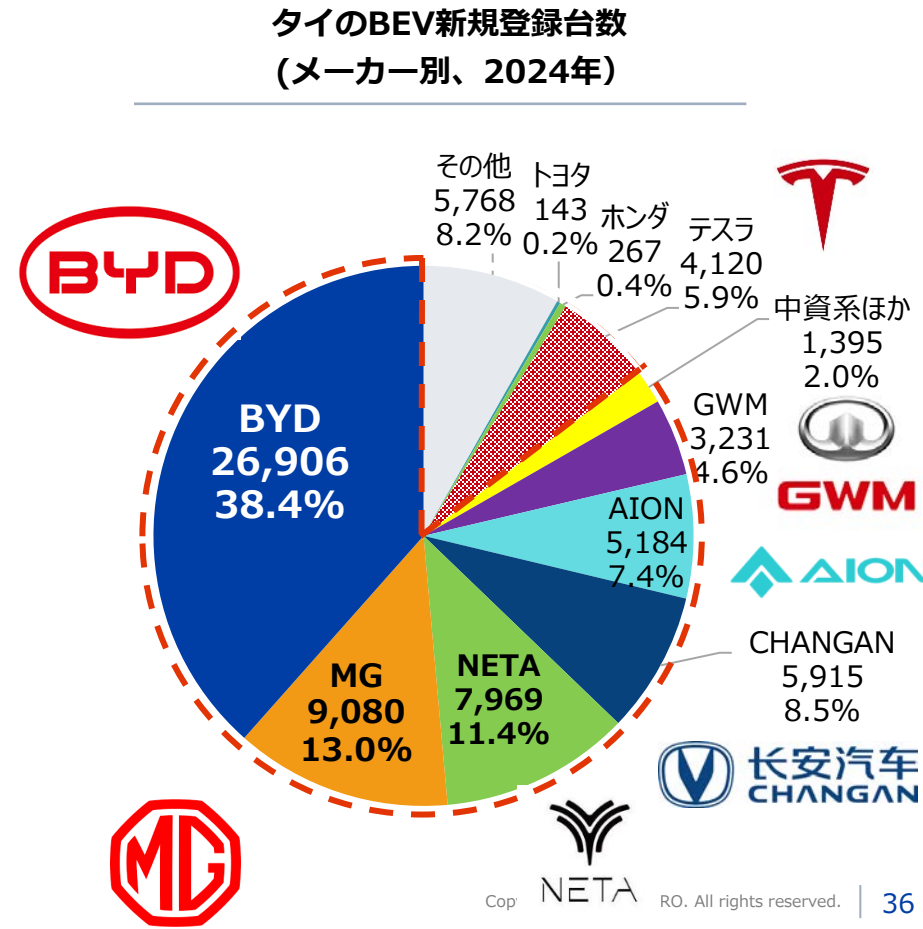
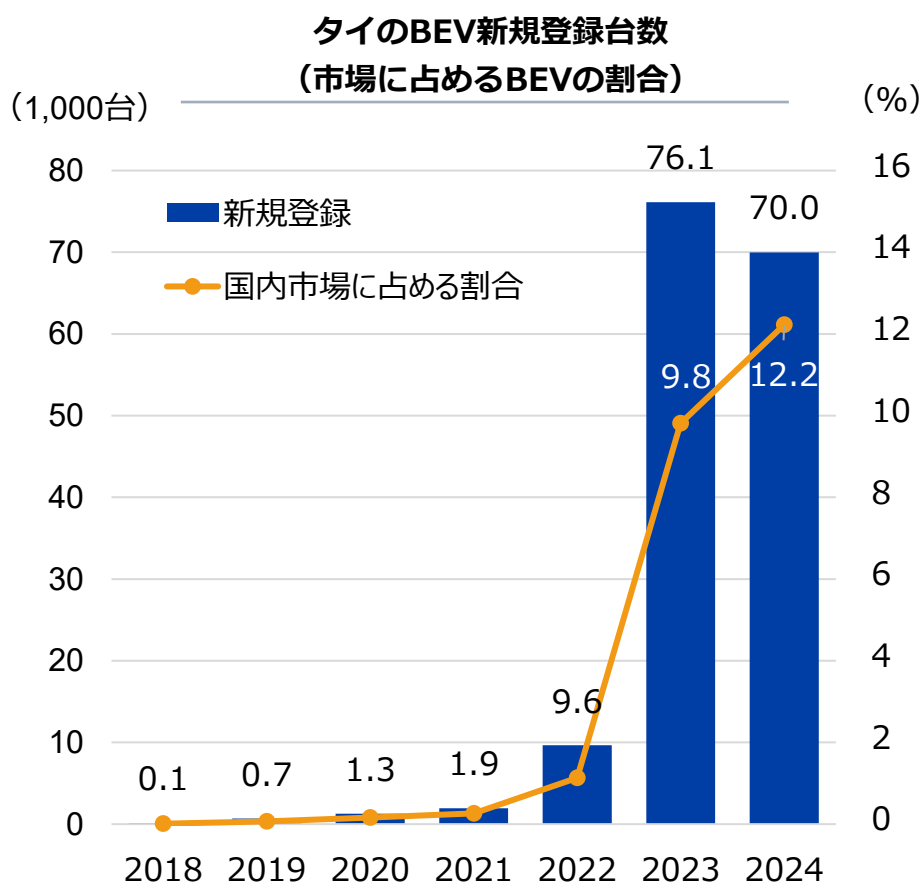
企業名	本社	公表月	投資額	進出先	生產品目
国軒高科 Gotion	安徽省合肥市	2022年12月	NA	ラヨーン県	EV用バッテリー（2GWh／年）
江蘇太平洋精鍛科技	江蘇省泰州市	2023年3月	約89億円	ラヨーン県	ギア、鋳造部品
寧波中大力徳智能伝動	浙江省寧波市	2023年3月	約48億円	未定	ギアモーター、減速機
寧波恒帥	江蘇省常州市	2023年4月	NA	チョンブリ県	モーター、ウォッシャーシステム
蜂巢能源科技 SVOLT	江蘇省常州市	2023年4月	NA	チョンブリ県	EV用バッテリー
勝藍科技 JCTC	広東省東莞市	2023年6月	約9億円	未定	EV用コネクター
寧波天龍電子	浙江省寧波市	2023年7月	約23億円	ラヨーン県	ウォーターポンプ、サーキットブレーカー
江蘇通用科技	江蘇省無錫市	2023年8月	約380億円	ラヨーン県	ラジアルタイヤ（増産）
中原内配集団	河南省孟州市	2024年1月	約42億円	ラヨーン県	エンジン部品
浙江今飛凱達輪轂	浙江省金華市	2024年3月	約120億円	ラヨーン県	EV用アルミホイール
錫南科技	江蘇省無錫市	2024年5月	約100億円	ラヨーン県	アルミ合金部品
榮泰電工器材	浙江省嘉興市	2024年5月	約65億円	未定	EV向け断熱絶縁材料
寧波興瑞電子科技	浙江省慈溪市	2024年7月	約17億円	未定	コネクター、散熱器、シールドケース
湖南美湖智造	湖南省衡陽市	2024年7月	約31億円	ラヨーン県	オイルポンプ、ウォーターポンプ
浙江永貴電器	浙江省天台県	2024年7月	約14億円	未定	EV用電気コネクター
山東陽谷華泰化工	山東省陽谷県	2024年7月	約60億円	ラヨーン県	ゴム用添加剤
天潤工業技術	山東省威海市	2024年8月	約25億円	チョンブリ県	クランクシャフト、コネクティングロッド
浙江長城電工科技	浙江省湖州市	2024年8月	約90億円	チョンブリ県	マグネットワイヤ
科華控股 Kehua	江蘇省常州市	2024年12月	約90億円	チョンブリ県	ターボチャージャー用部品工場; 初の海外工場

（出所）各社発表や報道資料を基にジェトロ作成

4 | タイのBEV新規登録台数



- タイでの家計債務増大を受けた金融引き締めや自動車ローンの厳格化等により自動車市場全体は停滞。2024年タイ国に販売台数は57万台（前年比▲26.2%）、自動車生産台数は約147万台（前年比19.9%減。うち、国内販売向けは46万台、輸出向けは101万台）といずれも減少。
- 2024年タイのBEV新規登録台数は前年比8.1%減の7万台。ただし、タイの国内新車販売台数57万台との比率では、BEVの割合は12.2%に上昇。BEV乗用車のメーカー別シェアは、BYDが最も高く38%を占める。続いて、MG、NETAの順。

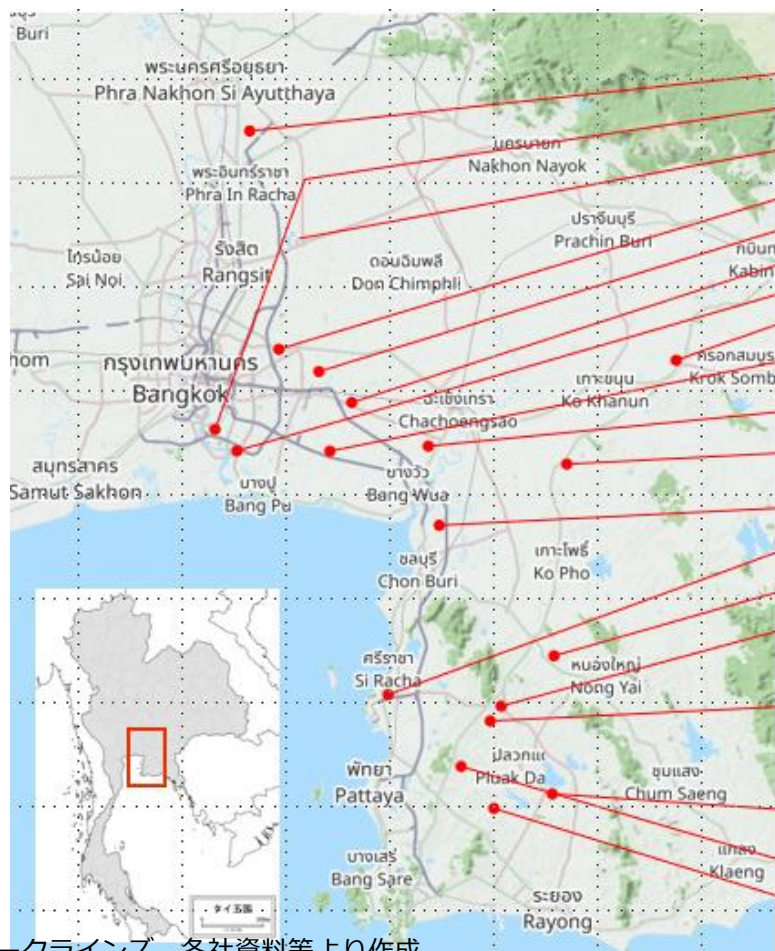


4 | タイのBEV新規登録台数



- 2023年に補助金を得て販売したメーカーは、国内需要にかかわらず2024年中に同じ台数を現地生産しなければならない制約を負っており、**売れなくても供給され続ける状況**。中資系メーカーの新工場増設により、**327万台の生産能力を有することになり、約半数が余剰生産能力となり、供給過剰、在庫過多、値下げ競争や不当廉売など問題が顕在化**しつつある。

タイの自動車生産工場（合計：約327万台）



	メーカー	立地	操業開始	年産能力
1	ホンダ	アユタヤ	2002年	150,000
2	いすゞ	サムットプラカン	1977年	220,000
3	トヨタ	サムットプラカン	1964年	240,000
4	トヨタ(TAW)	サムットプラカン	1988年	18,000
5	哪吒(NETA)	バンチャン	2019年	20,000
6	スバル (TCSA)	バンコク郊外	2019年	30,000
7	日野自動車	スワンブーム	2023年	40,000
8	メルセデスベンツ	サムットプラカン	1977年	34,000
9	ホンダ	プラチンプリ	2016年	120,000
10	日産(集約)	サムットプラカン	1977年	370,000
11	ボルボ/UD	サムットプラカン	1976年	24,500
12	トヨタ	バーンボー	2007年	220,000
13	トヨタ	ゲートウェイ	1996年	300,000
14	いすゞ	ゲートウェイ	1997年	165,000
15	北汽福田(Foton)	バンバン	2024年	1,800
16	三菱自動車	レムチャバン	1992年	420,000
17	五菱(EVPrimus)	レムチャバン	2024年	10,000
18	ホライゾンプラス	ロジャナノマイ	2024年*	100,000*
19	上海汽車(SAIC)	WHA ISIE2	2014年	72,000
20	フォード(AAT)	WHA ISIE1	1998年	180,000
21	フォード	WHA ISIE1	2012年	135,000
22	マツダ(AAT)	WHA ISIE1	1998年	95,000
23	スズキ(~25末)	WHA ISIE1	2012年	80,000
24	長城汽車	WHA ISIE1	2021年	80,000
25	長安汽車	WHA ISIE4	2025年*	100,000*
26	BMW	アマタラヨシ	2000年	30,000
27	AION	アマタラヨシ	2024年	50,000
28	BYD	WHAラヨン36	2024年	150,000
	その他			11,200

8 | EUの中国製BEVに対する相殺関税措置



- EUは2024年10月4日、中国製BEVに対する相殺関税措置の採決を特定多数決により実施。賛成は仏、伊など10カ国、反対は独、ハンガリーなど5カ国、棄権はベルギー、スペインなど12カ国により成立。
※反対には15カ国以上、EU全体の人口の60%以上の採決が必要。棄権は反対とはみなされず成立。
- 米国の相互関税措置の後、中EU政府間に対話を実施。企業に裨益（ひえき）するビジネス環境の創出や、電気自動車（EV）価格に関する交渉開始、自動車産業での相互投資協力を巡って、議論を開始することに合意。

EUの対中国製BEV企業別追加関税率

	中国企業	追加関税率			
		6月12日 事前発表	7月4日付 暫定措置 実施規則2024/1866	8月20日最終案 事前開示	10月29日付 確定措置 実施規則2024/2754
調査対象企業	比亞迪汽車（BYD）	17.4%	17.4%	17.0%	17.0%
	吉利汽車（Geely）	20.0%	19.9%	19.3%	18.8%
	上海汽車（SAIC）	38.1%	37.6%	36.3%	35.3%
調査協力企業	愛馳汽車（Aiways）	21.0%	20.8%	21.3%	20.7%
	安徽江淮汽車（Anhui Jianghuai）				
	BMWブリリアンス				
	奇瑞汽車（Chery）				
	中国第一汽車（China FAW）				
	重慶長安汽車（Chongqing Changan）				
	東風汽車（Dongfeng Motor）				
	長城汽車（Great Wall Motor）				
	零跑汽車（Leapmotor）				
	南京金龍客車（Nanjing Golden Dragon Bus）				
	上海蔚来汽車（NIO）				
	小鹏汽車（XPeng）				
	テスラ（上海）※個別調査を申請				
	その他の調査協力企業				
	その他の企業	38.1%	37.6%	36.3%	35.3%

9 | 中国自動車メーカーの中南米投資計画

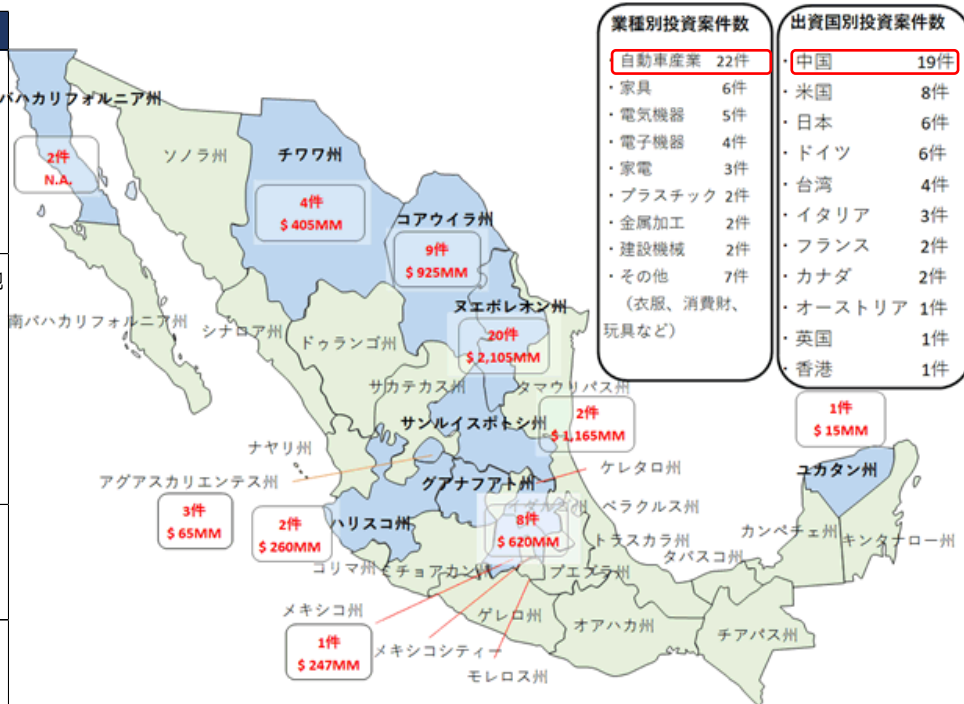


- BYDは2023年7月、ブラジルバイア州に30億レアルを投じて電動バスやBEV、車載電池の工場3カ所を設立すると発表。同10月に着工（年産15万台）、2025年3月に稼働予定。長城汽車はサンパウロ州のベンツ元工場を取得、2024年5月に生産開始（年産10万台）。両社ともブラジルを南米最大の市場兼供給基地に位置付ける。
- 2022年、中国の対メキシコ投資（フロー）は5億8,720万ドルと過去最高額を記録。企業数では日本の1,300社を上回る1,328社（22年末時点）が進出。テスラが米テキサス州に工場設立した際、多くの中国系サプライヤーがヌエボレオン州に投資。しかし米国新政権誕生により、ニアショアリング目的の企業は様子見の姿勢。

ここ2年における中国自動車OEMの中南米投資（主な報道）

メキシコ投資計画（ニアショアリングの流れ・2021～22年）

企業	発表/報道月	投資先	概要
長城汽車	2023.5	ブラジル サンパウロ州	ベンツの元工場を取得し、EVやPHEVなどを生産。2024年5月に生産開始（年産10万台）。ブラジルを南米最大の市場兼供給基地に位置づける。長城汽車の発表によると、2024年11月26日、ブラジルのルーラ大統領と長城国際史青料総裁が会見。史総裁はブラジルの新エネルギー産業発展への貢献と経済発展に貢献すると強調、2025年中に生産を開始するとした。
BYD	2023.7	ブラジル バイア州	2023年10月に着工、2025年3月稼働予定。電動バス、EVとPHEV、車載電池（リン酸鉄リチウム）の工場3カ所を建設。2025年末までに年産15万台、2026年末には年産30万台を予定。2025年2月5日付「汽車生活家」の報道によると、BYDは2025年1～8月までに1万人の新規雇用を計画しており、最終的には2万人を雇用するとしている。投資額も発表時の30億レアルから55億レアルに増額した。
上海汽車（MG）	2024.8	メキシコ	生産工場とR&Dセンターの設立計画を発表。メキシコをラテンアメリカの成長拠点に位置づけるとした。
長安汽車	2025.1	ブラジル	2025年1月に開催したサプライヤー大会で、今年末までにブラジルで子会社を設立するとの目標を発表。
BYD	2025.2	コロンビア	ブラジルに次ぐ南米の生産工場として検討



（注）投資金額は報道ベースの累計（100万米ドル単位）。

（出所） Deloitte México (Galaz, Yamazaki, Ruiz Urquiza, S.C.), Nearshoring en México, Marzo 2023

ニアショアリング（大規模消費地に近い地域に事業拠点を移管する（拠点再配置））に起因するものの53件をリストアップし分析

Copyright © 2022 JETRO. All rights reserved.

本日の内容

I. 中国自動車市場の変革・スマート化の進展

II. 中国企業海外展開の加速

III. JETROの取組み

■ ご注意

本日の講演内容、資料は情報提供を目的に作成したものです。主催機関および講師は資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様のご判断で行ってください。また、万一不利益を被る事態が生じても主催機関及び講師は責任を負うことができませんのでご了承ください。

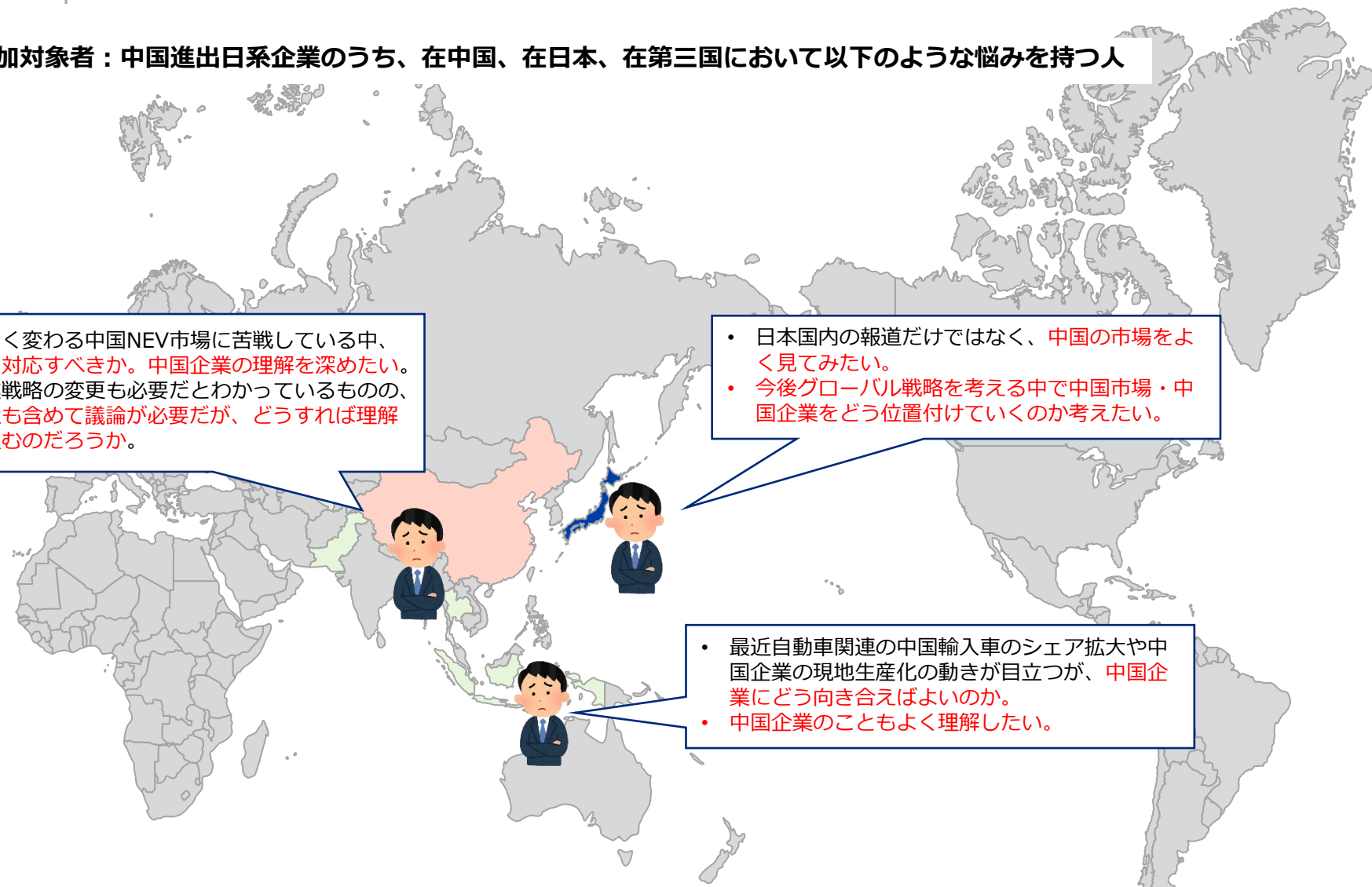
中国新エネルギー車市場海外現地視察（ミッション）事業

参加対象者：中国進出日系企業のうち、在中国、在日本、在第三国において以下のような悩みを持つ人

- 大きく変わる中国NEV市場に苦戦している中、**どう対応すべきか。中国企業の理解を深めたい。**
- 事業戦略の変更も必要だとわかっているものの、**本社も含めて議論が必要だが、どうすれば理解が進むのだろうか。**

- 日本国内の報道だけではなく、**中国の市場をよく見てみたい。**
- 今後グローバル戦略を考える中で**中国市場・中国企業をどう位置付けていくのか考えたい。**

- 最近自動車関連の中国輸入車のシェア拡大や中国企業の現地生産化の動きが目立つが、**中国企業にどう向き合えばよいのか。**
- 中国企業のこともよく理解したい。**



本ミッションに参加し、中国新エネルギー車市場や企業の動向を理解するセミナーや中資系との交流を通じ、悩みの解決や事業戦略に役立てる。

中国新エネルギー車市場海外現地視察（ミッション）事業結果

- 中国は世界最大のNEV市場になっており、かつ、スマート化、自動運転の実装が始まり、世界最先端の市場となっている。他方、非常に早いスピードで進む市場変化の中で、中国に進出する日系サプライヤーは苦戦している企業も多い。
- こうした状況下で中国進出日系企業と中国NEV企業との協業の連携を促進するため、日系企業に急速に変化を遂げる中国のNEV市場に対する理解を深めてもらい、今後の事業戦略の策定に繋げてもらうこと目的として実施。中国進出日系企業のうち、中国拠点からだけでなく、日本本社、東南アジアなど第三国にある拠点からの参加を必須要件として参加者募集。2025年度は計14社25名が参加。

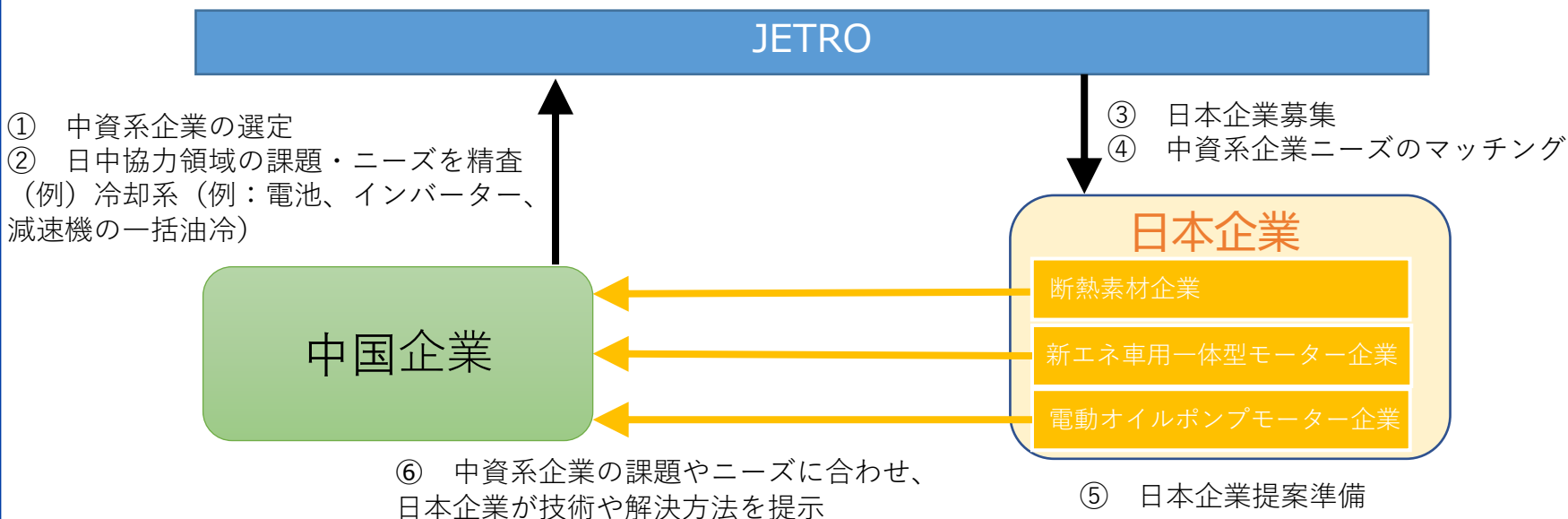
ミッション概要		プログラム内容	
1. 実施期間：2025年5月26日～29日（4日間） 2. 実施都市：上海市市内及び武漢市内 3. 主 催：JETRO上海事務所、JETRO武漢事務所 4. 参加企業：進出日系企業14社25名 （大企業9社、中堅中小企業5社） （日本拠点参加者13名、中国拠点参加者11名、第三国（尼）参加者1名） 5. 参加企業コメント ・ <u>中国の自動車業界の状況や開発区の誘地の状況を詳細にわかり、非常に有意義だった。今後のビジネス判断の大きな材料</u>となった。 ・ 中国の現在について理解はしていたものの、より具体的に体感することができた。<u>本社の参会者と行動を共にすることで、日本、中国での意思疎通が速くなった。他企業との交流により、多くの気づきが得られ、イノベーションにつながると感じた。</u>限られた時間で多くの機会を設定いただき、充実できた。 ・ <u>中国企業の実力を肌で感じられた（固定概念の払拭）。先行企業との接点構築につながった。</u> ・ <u>改めて既存サプライチェーンに依存してはならないと感じた、当社自ら既存の顧客と飛び越えての活動が必要。今後の活動内容が大きく変化しそうだ。</u> ・ 現在の中国市場の最新動向が理解できた。<u>また、普段日本側の会社の中国に対する理解が少ないので、一緒に共有することができた。園区の政府の取り組みの視察は企業単独では難しい為、勉強できた。</u> ・ <u>自社とは調査できない中国市場の動向を知ることができた。</u>		5/26	午前：セミナー開催 －JETRO上海からの中国自動車市場ブリーフィング －中国汽車工程学会「科学技術競争の新たなサイクルー中国自動車産業の発展状況と動向・展開」
			午後：新興EVメーカー「NIO」訪問、交流、試乗
		5/27	午前：－Weride訪問、交流 －上海市嘉定区自動車産業園區 －COWA科技訪問
			午後：－智行港（EV-AI区）訪問 －シェフラー訪問、企業交流 －ソフトウェア園區展示施設訪問
		5/28	午前：－テスラ展示施設訪問、テスラ車の試乗 －臨港新区エリア展示施設訪問
			午後：－上海鼎泰匠心科技、飞翼传感技术、上海龍感汽車電子交流 －新泉（上海）自動車部品有限公司訪問、交流
		5/29	午前：－JETRO武漢から武漢市自動車産業に関するブリーフィング －光庭信息科技有限公司、交流 －イオンモール(自動車ショールーム)視察
			午後：－萝卜快跑汽车机器人智行谷訪問、ロボタクシー試乗 －武漢經濟開發区網聯汽車測試師範区（双智展厅）訪問 －武漢智能網聯汽車測試場訪問

中国新エネルギー自動車ハッカソン事業

- 新エネ車分野における中国進出日系企業の国内販拡大支援のため、
 - ① 中国市場で成功している地場OEMの嗜好やニーズを在中国日系自動車部品メーカーを知る
 - ② 日中の技術力を相互にアピールする
 - ③ 中国メーカーが提示する課題に、日系企業がソリューションを提供する
 新しい形の商談会（ハッカソン）を開催。具体的なビジネス醸成を目指す。

ハッカソン（Hackathon）イベントの概要

ハッカソン（Hackathon）とは、ハック（Hack）とマラソン（Marathon）を掛け合わせた造語。与えられたテーマに対し、それぞれの技術やアイデアを短期間で先方の要求に合わせた形で製品やシステム、アプリケーションなどを開発・提案する。



ハッカソンイベント開催（結果）

- 23年度は①哪吒（ナタ）汽車、②北京汽車、③長城汽車、④Leekr（スマートブレーキベンチャー企業）が参加、31社の日系企業が参加し、8日間で40件の交流を実施。
- 24年度は①北京汽車、②奇瑞汽車、③Leekr、④SLPT（中資系Tier1）が参加、32社の日系企業が参加し、5日間で49件の交流を実施。



参加者の声、評価

- 調達・営業担当だけでなく技術者も交えた交流となったことで、製品に対する要求や論点が明確化し、具体的なビジネス醸成の場となった。
- 中資系のニーズや開発に対する理解が非常に進んだ。今後、継続して技術交流を実施する機会も得ることができた（日系企業）。
- 課題解決への糸口を得るだけでなく、日系企業のサプライヤーを理解する機会となった（中資企業）。

参考 | 特集レポート「中国EV・車載電池企業のグローバル戦略」

■ 調査の視点：

- ・ 過当競争が続く中国国内市場。今後は中国NEV企業もマルチパスウェイ戦略で海外に。
- ・ AIが標準装備。ファークウェイなど車載OS企業がインテグレーターになり海外に。
- ・ 欧米と摩擦、新興国は総じて歓迎。中国企業の海外ビジネスの実態と日本企業への影響を継続分析。

■ 調査対象：13カ国・地域（中国、米国、ブラジル、チリ、メキシコ、EU、ドイツ、ハンガリー、タイ、インドネシア、インド、ロシア、ウズベキスタン）

【レポート】

- ・ 世界で存在感増す中国NEV企業（前編）全方位輸出戦略を取る中国企業
- ・ 世界で存在感増す中国NEV企業（後編）欧米で相次ぐ輸入対抗措置
- ・ AI実装のスマート化が進展（中国）
- ・ 中国で構築進むNEVのエコシステム
- ・ 中国電池企業の技術動向
- ・ 拡大が見込まれる車載電池リサイクル市場、中国企業が相次いで参入
- ・ 自動車産業における外資系企業と中国企業の協業が拡大
- ・ スマート化・インテリジェント化急ぐ重慶市の自動車産業
- ・ 武漢市の自動運転技術開発の変遷と展望
- ・ 米国のEV市場における中国の存在
- ・ トランプ次期政権下で取られ得る中国製EV流入への対抗措置
- ・ トランプ次期政権のEV政策の展望（米国）
- ・ EU、失速するEV需要の中、相殺関税措置発動
- ・ 中国のEVメーカー、追加関税でもドイツでのビジネスを拡大
- ・ 急拡大する中国EV関連企業のハンガリー進出
- ・ タイでの中資系BEV動向（前編）現地生産開始で供給過剰の懸念も
- ・ タイでの中資系BEV動向（後編）中国サプライヤー進出で技術が浸透
- ・ 中国自動車メーカーの進出、EV生産が本格化（インドネシア）
- ・ 中国と距離を取り、独自ペースで進展するインドEV市場
- ・ 中国企業の動向を探る（1）メキシコで存在感を強める中国EV企業
- ・ BEV市場を席巻する中国メーカー（ブラジル）
- ・ チリEV市場で存在感示す中国企業
- ・ ロシアでも存在感高める中国EV
- ・ 政府支援を背景に中国EVが席巻（ウズベキスタン）



ジェットロ上海の情報発信のご紹介

ジェットロ上海では中国、華東地区の経済状況や弊所関連イベントなどの情報を提供しております。ジェットロHPやジェットロ上海のニュースレターにご登録、ご活用頂ければと思います。

ビジネス短信

<「ビジネス短信、中国」で検索>

中国の政治・経済に関する制度、統計、市場動向に加え、中国各地東北、華北、華東、華南、中部、西部など各地域も発信しております。

↓以下のURLにアクセスし、ご覧ください

<https://www.jetro.go.jp/biznews/>



ニュースレター配信中

<「ジェットロ上海、ニュースレター」で検索>

ビジネス短信などのジェットロ上海発の情報は、ジェットロ上海事務所が発信する無料のメールマガジンに登録（メールアドレス入力のみ）していただくと随時お手元に届きます。

↓以下のURLにて、メールマガジンの登録が可能です。

https://www.jetro.go.jp/jetro/overseas/cn_shanghai/mail/

こちらのQRコードからも
申し込めます↓





お問い合わせ先

日本貿易振興機構（ジェトロ）

上海事務所



+86-21-6270-0489



pcs@jetro.go.jp



上海市長寧区延安西路2201号上海国際貿易中心21階

■ ご注意

本日の講演内容、資料は情報提供を目的に作成したものです。主催機関および講師は資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力しておりますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否はお客様のご判断で行ってください。また、万一不利益を被る事態が生じても主催機関及び講師は責任を負うことができませんのでご了承ください。