JETRO
日本貿易振興機構（ジェトロ）

主要国・地域の自動車生産・販売動向

2026 年 7 月

2026 年 10 月追記

日本貿易振興機構（ジェトロ）

調査部

【免責条項】

本レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用下さい。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本レポートで提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロおよび執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承下さい。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

〈目次〉

《総論　2025 年の世界の自動車市場》 2
＜アジア・大洋州＞ 9
中国（生産・販売）：2025 年の中国自動車生産・販売動向 9
台湾（生産・販売）：2025 年台湾の自動車生産・販売台数ともに 2 桁減 16
韓国（生産・販売）：2025 年の韓国自動車産業の動向....22
タイ（生産・販売）：正念場を迎える「アジアのデトロイト」 30
マレーシア（生産・販売）：マレーシア 2025 年の自動車販売....36
インドネシア（生産・販売）：新車販売は低迷も、BEV と輸出が拡大 42
フィリピン（生産・販売）：新車販売最高も生産減....49
ベトナム（生産・販売）：2025 年新車販売 60 万台突破、市場拡大で競争環境も変化....53
インド（生産・販売）：2025 年度インド乗用車市場は過去最高－MPV シフトと輸出拡大が進展....60
オーストラリア（販売）：PHEV が市場拡大を牽引 68
＜北米・中南米＞.... 74
米国（生産・販売）：2025 年米新車販売は高水準を維持....74
カナダ（生産・販売）：2025 年カナダ新車販売は前年比 2.0%増、生産は 10.3%減....81
カナダ（販売）：2025 年 ZEV 新車登録前年比 34.7%減....84
メキシコ（生産・販売）：通商政策に翻弄される完成車生産と販売....88
メキシコ（生産・販売）：自動車部品産業の商機はあるか....98
コロンビア（販売）：2025 年の新車販売台数は前年比 26.4%増 106
ペルー（販売）：2025 年の新車販売台数は前年比 23.4%増....112
チリ（販売）：2025 年の新車販売は微増、EV は非プラグイン型が牽引....121
アルゼンチン（生産・販売）：2025 年の自動車生産、輸出が不調も、販売は大幅増 129
ブラジル（生産・販売）：2025 年のブラジル自動車産業の動向 137
＜欧州・ロシア・CIS＞.... 143
EU（生産・販売）：米中向け輸出が大幅減、危機感深まる 143
EU（生産・販売）：中国 EV 台頭で域内産優遇に向け新提案....148
英国（生産・販売）：2025 年の新車登録台数は堅調に増加、BEV・PHEV が牽引....154
ドイツ（生産・販売）：生産・新規登録微増、大手世界で苦戦....161
ドイツ（生産・販売）：大手 3 社、EV 販売台数は増加....167
フランス（生産・販売）：乗用車新車登録台数は減少も、電動化が進展 170
フランス（生産・販売）：国内生産台数は回復へ、電動車が半数超....175
イタリア（販売）：電動化が進展 中国勢の存在感高まる 178
イタリア（生産）：EU 政策見直しとイタリア産業界の反応 184
スペイン（販売）：プラグイン車、新車登録の約 2 割に....188
スペイン（生産）：2 年連続減産も投資は過去最高....193
オランダ（販売）：2025 年新車販売は微増、税制・環境施策で電動化進展....199
ベルギー（販売）：社用車市場低迷で新規登録台数減も、EV 割合は拡大....207

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ポーランド（生産・販売）：新規登録台数は過去最高、補助金主導で EV 市場拡大 213
チェコ（生産・販売）：乗用車新車登録、国内生産ともに電動車が前年比大幅増.....220
ハンガリー（生産・販売）：新車・中古車登録数増、生産台数減も BMW 工場稼働.....226
ルーマニア（生産・販売）：エコカーの新車登録台数は増加、ハイブリッドが牽引.....233
ウクライナ（生産・販売）：中国 EV が躍進、VAT 免除措置終了前の駆け込み需要.....239
ロシア（生産・販売）：高金利・経済減速下で進む市場縮小と現地生産への再編.....246
ウズベキスタン（生産・販売）：2025 年は販売・生産ともに増加、ブランドが多様化.254
カザフスタン（生産・販売）：カザフスタンの自動車市場、生産・販売ともに中国車が存在感 259
＜中東・アフリカ＞ 266
サウジアラビア（生産・販売）：競争環境の変化.....266
サウジアラビア（生産・販売）：産業構造動向 270
アラブ首長国連邦（UAE）（生産・販売）：商用車の販売数が躍進、EV 販売も急成長 273
トルコ（生産・販売）：2025 年の自動車生産、販売いずれも増加、EV 国内販売は 82%増 275
イスラエル（販売）：2025 年の新車登録は 29 万台強、EV が 6 割近く 283
エジプト（生産・販売）：2025 年の新車販売台数が前年比 70%増加.....287
ケニア（生産・販売）：二輪・三輪車需要が急増、EV 市場も拡大.....292
モロッコ（生産・販売）：2025 年のモロッコ自動車市場、過去最高の 23 万 5,372 台を販売 296
南アフリカ共和国（生産・販売）：南アの新車販売、2025 年は 10 年ぶりの高水準に ..301

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

はじめに

本レポートは、自動車の市場規模が大きい国・地域を中心に、2025 年の自動車生産、販売等の動向を取りまとめたものである。国際自動車工業連合会（OICA）によれば、2025 年の新車販売台数は前年比 4.7%増の 9,980 万台、生産台数は 3.9%増の 9,638 万台だった。

本レポートは 2026 年 7 月に発行したレポートに加え、以下の国に関する報告を追記したものである。

タイ、フィリピン、インド、オーストラリア、イタリア、スペイン、オランダ、ウクライナ、アラブ首長国連邦、ケニア、モロッコ、南アフリカ共和国

本レポートが、関係各位のご参考となれば幸いである。

2026 年 10 月
日本貿易振興機構（ジェトロ）
調査部

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

《総論　2025 年の世界の自動車市場》

本レポートは、2025 年の世界の自動車の販売や生産に関わる情報について、各国・地域別にジェトロの海外事務所の報告を基に取りまとめたものである。各報告内容は後出のとおりであるが、この総論では国際自動車工業連合会（OICA）の統計を基に、2025 年の世界の自動車の販売、生産動向を俯瞰する。なお、OICA の統計数値は、事務所報告中に引用されているものとは一部異なる点をお断りしておく。

（注）以下に記述する伸び率は前年比。

＜販売、生産とも回復基調、双方を牽引する中国＞

2025 年の世界の自動車販売台数（新車登録・販売台数）は 4.7%増の 9,980 万台、自動車生産台数は 3.9%増の 9,638 万台となった（表 1 参照）。前年は販売台数が伸び悩み（2.7%）、生産台数は低迷（0.9%減）したが、2025 年は販売台数で 2020 年以降の CAGR[1]（年平均伸び率）を上回った。2010 年以降の推移で見ると、販売台数は過去最多となったのに対し、生産台数はピーク時の 2017 年（9,675 万台）、2018 年（9,687 万台）にわずかに届かなかった。2025 年の需給拡大は、双方ともに中国の販売・生産台数の伸びに負うところが大きい。米国関税問題が世界市場全体を揺るがした 1 年だったが、世界の自動車販売台数の増加幅に占める中国の割合は 3 分の 2（66.3%）、生産台数では 9 割近く（88.8%）を占めた。欧州自動車工業会（ACEA）は 2026 年 4 月に発表した報告書[2]の中で、中国の世界自動車市場における牽引力について、販売面では政府の消費刺激策や新エネルギー車（NEV）支援策、生産面では政府の政策的支援と中国メーカーの輸出拡大が背景にあると分析している。

表1：世界の自動車生産販売台数

		2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
販売	台数	68,315,495	65,568,829	74,971,523	78,170,420	82,129,138	85,606,136	88,338,098	89,684,608	93,856,388
	伸び率	△4.5	△4.0	14.3	4.3	5.1	4.2	3.2	1.5	4.7
生産	台数	70,729,696	61,762,324	77,583,519	79,880,920	84,221,672	87,310,834	89,776,465	90,954,850	95,057,929
	伸び率	△3.5	△12.7	25.6	3.0	5.4	3.7	2.8	1.3	4.5
		2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
販売	台数	95,660,606	95,055,937	92,065,258	79,668,636	83,638,420	82,985,782	92,850,055	95,330,650	99,798,406
	伸び率	1.9	△0.6	△3.1	△13.5	5.0	△0.8	11.9	2.7	4.7
生産	台数	96,746,802	96,869,020	91,876,377	77,438,570	80,020,230	84,881,558	93,540,766	92,723,280	96,383,650
	伸び率	1.8	0.1	△5.2	△15.7	3.3	6.1	10.2	△0.9	3.9

（出所）国際自動車工業連合会（OICA）

＜主要国・地域の動向＞

2025 年の販売台数の国・地域別順位を見ると（表 2 参照）、前年同様、中国、米国の上位 2 カ国が全体の約 5 割（51.2%）を占める。以下、3 位から 9 位までは、インド、日本、欧州諸国やブラジル、カナダが続く。前年 10 位のロシアは 13 位に後退し、イタリアと入

[1] 2020 年～2025 年の CAGR は販売台数が 4.6%、生産台数が 4.5%

[2] 欧州自動工業会（ACEA）「Economic and Market Report: Global and EU auto industry – Full year 2025」

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

れ替わった。上位 10 カ国の世界シェアは、中国のみ前年から 1.5 ポイント上昇し、インドと日本は前年と変わらず、残りの米州・欧州諸国はいずれも低下した。

表2　国・地域別新車登録・販売台数（上位30カ国・地域）

（単位：台、%）

順位	2023年		2024年		2025年		
	国・地域名	台数	国・地域名	台数	国・地域名	台数	前年比
1	中国	30,093,698	中国	31,436,193	中国	34,399,621	9.4
2	米国	16,009,268	米国	16,333,472	米国	16,675,488	2.1
3	インド	5,080,361	インド	5,228,844	インド	5,517,594	5.5
4	日本	4,779,086	日本	4,421,494	日本	4,565,777	3.3
5	ドイツ	3,204,298	ドイツ	3,192,031	ドイツ	3,207,713	0.5
6	ブラジル	2,308,689	ブラジル	2,634,904	ブラジル	2,689,634	2.1
7	英国	2,307,438	英国	2,368,312	英国	2,400,106	1.3
8	フランス	2,208,501	フランス	2,155,060	フランス	2,042,788	△5.2
9	イタリア	1,797,977	カナダ	1,906,866	カナダ	1,934,022	1.4
10	カナダ	1,762,238	ロシア	1,833,852	イタリア	1,746,314	△2.5
11	韓国	1,749,729	イタリア	1,791,373	韓国	1,681,611	2.8
12	メキシコ	1,416,429	韓国	1,635,520	メキシコ	1,564,471	0.1
13	ロシア	1,317,438	メキシコ	1,562,640	ロシア	1,485,671	△19.0
14	トルコ	1,284,046	トルコ	1,285,789	トルコ	1,413,901	10
15	オーストラリア	1,218,450	オーストラリア	1,222,785	スペイン	1,369,095	12.3
16	スペイン	1,127,873	スペイン	1,219,276	オーストラリア	1,209,805	△1.1
17	インドネシア	1,005,802	インドネシア	865,723	サウジアラビア	827,544	2.8
18	マレーシア	799,821	マレーシア	818,496	マレーシア	820,752	0.3
19	タイ	775,780	サウジアラビア	805,034	インドネシア	803,687	△7.2
20	サウジアラビア	758,791	ポーランド	648,794	ポーランド	700,220	7.9
21	ポーランド	576,857	タイ	572,675	タイ	621,166	8.5
22	ベルギー	555,013	オランダ	531,240	アルゼンチン	600,537	48.2
23	南アフリカ	531,557	ベルギー	524,180	南アフリカ	597,338	15.8
24	オランダ	455,454	南アフリカ	515,976	ベルギー	496,055	△5.4
25	フィリピン	418,249	フィリピン	468,895	フィリピン	490,442	4.6
26	アルゼンチン	406,940	アルゼンチン	405,319	オランダ	420,620	△20.8
27	スウェーデン	341,835	ベトナム	337,941	チリ	329,924	4.2
28	ベトナム	338,854	チリ	316,633	ベトナム	327,552	△3.1
29	イスラエル	308,419	スウェーデン	314,485	オーストリア	326,382	10.3
30	チリ	308,170	アラブ首長国連邦	306,279	スウェーデン	314,426	△0.0
	EU＋EFTA＋英国	15,179,636	EU＋EFTA＋英国	15,400,823	EU＋EFTA＋英国	15,512,850	0.7
	ASEAN	3,403,409	ASEAN	3,143,871	ASEAN	3,161,348	0.6
	世界計	92,850,055	世界計	95,330,650	世界計	99,798,406	4.7

（注）中国の販売台数には、輸出向け販売台数?

（出所）表１に同じ

生産台数では、中国、米国、日本、インドが上位 4 位を占める構図が続く（表 3 参照）。上位 4 カ国のシェアは前年同様、6 割超（61.9%）となった。5 位には前年にメキシコと韓国の後塵を拝したドイツが再浮上した。韓国は 6 位で変わらず、メキシコが 7 位に後退。東南アジアでは唯一 10 位圏内にあったタイが、2025 年は圏外（11 位）となった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3　国別自動車生産台数（上位30カ国）

（単位：台、%）

順位	2023年		2024年		2025年		
	国名	台数	国名	台数	国名	台数	前年比
1	中国	30,160,966	中国	31,281,592	中国	34,530,738	10.4
2	米国	10,639,140	米国	10,522,394	米国	10,243,844	△ 2.6
3	日本	8,998,538	日本	8,234,645	日本	8,410,232	2.1
4	インド	5,852,143	インド	6,016,764	インド	6,490,810	7.9
5	韓国	4,243,597	メキシコ	4,202,724	ドイツ	4,148,836	2
6	ドイツ	4,109,371	韓国	4,128,242	韓国	4,102,200	△ 0.6
7	メキシコ	4,001,964	ドイツ	4,069,222	メキシコ	4,092,448	△ 2.6
8	スペイン	2,451,243	ブラジル	2,553,869	ブラジル	2,644,054	3.5
9	ブラジル	2,324,838	スペイン	2,377,091	スペイン	2,274,026	△ 4.3
10	タイ	1,834,986	タイ	1,468,997	フランス	1,463,991	7.8
11	カナダ	1,553,758	チェコ	1,458,892	タイ	1,455,569	△ 0.9
12	フランス	1,505,079	トルコ	1,365,296	チェコ	1,452,776	△ 0.4
13	トルコ	1,468,393	フランス	1,357,701	トルコ	1,419,464	4
14	チェコ	1,404,501	カナダ	1,339,288	カナダ	1,237,075	△ 7.6
15	インドネシア	1,395,717	インドネシア	1,196,664	インドネシア	1,147,600	△ 4.1
16	スロバキア	1,080,000	スロバキア	993,000	スロバキア	1,070,000	7.8
17	英国	1,025,990	ロシア	979,283	ロシア	853,897	△ 12.8
18	イタリア	873,442	英国	905,233	英国	764,715	△ 15.5
19	マレーシア	774,600	マレーシア	790,348	マレーシア	747,780	△ 5.4
20	ロシア	729,680	ポーランド	654,446	ポーランド	628,276	△ 4.0
21	南アフリカ	632,362	南アフリカ	600,171	南アフリカ	618,077	3
22	ポーランド	612,882	イタリア	591,067	ルーマニア	545,510	△ 2.6
23	アルゼンチン	610,715	ルーマニア	560,102	モロッコ	501,965	△ 10.3
24	モロッコ	535,825	モロッコ	559,645	アルゼンチン	490,876	△ 3.1
25	ルーマニア	513,050	アルゼンチン	506,571	イタリア	474,044	△ 19.8
26	ハンガリー	507,225	ハンガリー	437,045	ウズベキスタン	462,343	6.6
27	ウズベキスタン	425,975	ウズベキスタン	433,619	ハンガリー	411,776	△ 5.8
28	ベルギー	332,103	ポルトガル	332,546	ポルトガル	341,361	2.7
29	ポルトガル	318,235	スウェーデン	268,487	ベルギー	253,418	5.4
30	スウェーデン	276,750	ベルギー	240,366	スウェーデン	251,659	△ 6.3
	EU＋英国	15,338,513	EU＋英国	14,409,947	EU＋英国	14,239,513	△ 1.2
	ASEAN	4,005,303	ASEAN	3,456,009	ASEAN	3,350,949	△ 3.0
	世界計	93,540,766	世界計	92,723,280	世界計	96,383,650	3.9

（出所）表１と同じ

世界最大の自動車市場である中国の販売台数[3]は 9.4%増の 3,440 万台と 5 年連続で増加し、生産台数も 10.4%増の 3,453 万台に達した。NEV は引き続き同国の自動車産業の成長を牽引しており、販売台数は 28.2%増の 1,649 万台と、全体の 5 割をうかがう勢いである。NEV 買い替え補助金や価格低下、充電スタンドの拡充[4]などインフラ整備が国内需要を下支えした。他方で、「内巻」と呼ばれる国内市場の過当競争から、国内メーカーは利益率の低下や在庫圧力に直面しており、新たな販路を海外に求める動きが強まっている。2025 年の

[3] OICA 統計での中国の販売台数には輸出分も含まれる。
[4] 中国国家エネルギー局の発表によると、2025 年 12 月末時点の中国の充電スタンド設置台数は 2,009 万 2,000 台で、2,000 万の大台を超えた。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

自動車輸出台数（中古車を含まない）は21.1%増の709万8,000台（うちNEVは261万5,000台で前年から倍増）で過去最高を更新した。

2位の米国の販売台数は2.1%増の1,668万台となった。新型コロナ禍前の水準（2019年の1,749万台）は回復していないが、繰り越し需要の残存や、追加関税発動前の駆け込み需要などで、コロナ禍後の増加基調を維持している。連邦政府の税額控除撤廃で、バッテリー式電気自動車（BEV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）の販売台数が減少に転じる中、ハイブリッド車（HEV）の販売は3割増と好調だった。生産台数は1,024万台（2.3%減）と2年連続で減少した。電気自動車（EV）需要の減退やメーカー各社の在庫取り崩しなどが影響した。

世界3位の自動車市場として成長著しいインドの販売台数は、前年（2.9%増）を上回る5.5%の増加を示し、過去最高（552万台）となった。中でも乗用車は多目的自動車（MPV）を中心に好調で、インド自動車工業会によると、2025年度[5]の販売台数は7.9%増の464万台に上る。物品・サービス税（GST）減税や政策金利の引き下げなどが需要拡大に寄与したとみられる。一方、自動車生産台数も7.9%増の649万台[6]と4年連続で増加し、世界4位を維持した。国内需要増に加え、好調な乗用車輸出（91万台、前年度比17.5%増）も生産の伸びを下支えした。

日本の自動車販売台数は3.3%増の457万台と前年の落ち込みから回復した。引き続き世界4位の市場規模を維持している。新型コロナ蔓延（まんえん）期の2021年以降、減少と増加の年が交互に続いているが、2025年は軽自動車を中心に出荷台数が伸び[7]、環境対応車では消費者のHEV購入の意向が強い[8]。生産台数は841万台で前年の落ち込み（8.5%減）から回復（2.1%増）したが、コロナ禍前の水準（968万台、2019年）を依然1割以上下回っている。日本自動車工業会（JAMA）の統計によると、日系メーカーの海外生産台数は1,637万台でほぼ前年並み（0.7%減）、輸出はグローバルサウス地域で好調だった一方、欧州向けの不振や北米向けの伸び悩みが響き1.0%減の417万台だった。

販売台数5位のドイツは0.5%増の321万台、生産台数も5位に復帰し2.0%増の415万台と微増した。連邦自動車局によると、2025年は燃料別の販売シェアでHEV（構成比28.6%）がガソリン車（27.2%）を抜いて首位となり、BEVも19.1%でこれを追っている。クリーン車への転換が再び進展するか注目点だ。大手3社（VW、BMW、メルセデス・ベンツ）の対世界販売台数を見ると、「MINI」ブランドが好調だったBMWを除く2社が米国で1割以上の売上減となり、米国の自動車関税の影響を受けた形だ。他方でNEV転換が進み市場競争が激化する中国では、各社とも1割超の販売減となった。

---

[5] 2025年4月～2026年3月。
[6] アウディ、BMW、JLR、メルセデス・ベンツの各社を除く。
[7] 一般社団法人日本自動車商業会議所「自動車産業インフォメーション」（2026年1月6日）。
[8] 一般社団法人日本自動車工業会（JAMA）「2025年度乗用車市場動向調査」。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ドイツを含む欧州主要国（EU＋EFTA＋英国）は、販売台数が 0.7%増の 1,551 万台（総体として世界 3 位）、生産台数が 1.2%減の 1,424 万台（2 位）で、2025 年は生産が低迷した。特に英国や南欧（スペイン、イタリア）、中・東欧（ルーマニア、ハンガリー）で生産の落ち込みが目立った。低迷の背景には、主要市場である米国での自動車関税導入や中国市場での競争激化、モデル移行、生産拠点再編、クリーン車移行対応、サイバー攻撃による一部メーカーの生産停止など複合的な要因があった。域内販売に目を向けると、中核となる EU 市場では、既述のドイツ同様に、新規登録車台数（1,082 万台）で HEV（構成比 34.5%）が初めてガソリン車（26.6%）を抜き、燃料別でトップに立った。これに BEV、PHEV を加えたクリーン車の割合は 6 割を超える。ただし BEV と PHEV を合わせた EV の販売比率は、北欧諸国で 6 割内外と高い一方、主力市場のドイツやフランスでは 3 割程度、南欧や中東欧では 2 割以下と地域により普及度は異なる。EU は今後、社用車のクリーン車両化推進などゼロエミッション転換方針を堅持し、部材の域内生産・調達率や循環性（リサイクル）の向上でバリューチェーンと競争力を維持したい意向だ。

ASEAN 全体の販売台数は 0.6%増の 316 万台で、前年の大幅な減少（7.6%減）からは脱したが、需要は引き続き弱含みだ。もっとも状況は国により異なる。コロナ禍前の 2019 年に年間 100 万台超の販売市場だったインドネシア（80 万台、7.2%減）とタイ（62 万台、8.5%増）は最盛期の水準を回復できていないが、中国ブランドを中心に EV は市場に浸透している。ベトナム（33 万台、3.1%減）は OICA 統計にない外資・現地系メーカーの製販台数を合わせると 60 万台の大台に乗ったとみられる。好調な経済情勢を背景に、マレーシア（82 万台、0.3%増）が ASEAN トップ市場に浮上し、フィリピン（49 万台、4.6%増）も 50 万台目前にある。主力市場が伸び悩みを見せる中で、新たな成長市場が台頭しているのが ASEAN 地域の傾向である。一方で、ASEAN3[9]の生産台数は 3.3%減の 335 万台へと減少した。タイ（147 万台、0.9%減）、インドネシア（115 万台、4.1%減）、マレーシア（75 万台、5.4%減）の 3 カ国ともに振るわなかった。主力のタイとインドネシアは 2023 年以降の生産低下傾向に歯止めがかけられていない。

販売台数で 6 位のブラジルは中南米最大の自動車市場だ。2025 年は 2.1%増の 269 万台と 3 年連続で増加した。政府の高金利政策の維持など市場環境は必ずしも良好でなかったが、メーカー各社による大規模な在庫処分などが奏功した。税制優遇措置により EV の購入も増加中だ。生産台数は 264 万台（8 位）で 3.5%の増加となった。乗用車や小型商用車の増産、隣国アルゼンチンなどへの輸出が好調だったことが、2 年連続の生産増を支えた。

世界有数の自動車生産国である韓国の 2025 年の生産台数は 0.6%減の 410 万台で、2 年連続でトップ 5 圏外（6 位）に甘んじた。もっとも、2023 年以降は年産 400 万台を維持している。米国の自動車関税政策を受けた輸出減や現地生産への移行、グローバルサウス地域での現地生産強化などが、国内生産が伸び悩む背景ともなっている。国内販売は 2.8%増の

[9] OICA 統計上で数値公開されているインドネシア、マレーシア、タイの 3 カ国合計。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

168 万台（11 位）に回復した。前年の買い控えの反動、金利引き下げ、政府の消費喚起策、EV などエコカー需要の拡大などが要因だ。

自動車販売市場として、北米から米国とともに上位 10 位入り（9 位）しているのがカナダだ。2025 年は 1.4%増加して 194 万台と、200 万台の大台が目前である。コロナ期には販売不振に陥ったが、以降はコロナ禍前の水準への回復途上にある。ピックアップトラックの旺盛な需要が販売を押し上げた。他方で生産台数は 124 万台（7.6%減、14 位）と不振に終わった。米国の自動車関税課税による輸出環境悪化や EV 市場の減退などが生産減へとつながった。非日系メーカーが軒並み減産する中、日系メーカーは増産、あるいは小幅な減産にとどまり、生産シェアを 8 割近く（77%）まで拡大している。

米国やカナダ向けの自動車生産拠点として、韓国とほぼ同水準の 7 位にあるメキシコの生産台数は 2.6%減の 409 万台だった。主力市場である米国の自動車関税発動で生産・輸出活動への深刻な影響が懸念された。実際、サプライチェーンの混乱に加え、国内需要減や中古車流入などによる大型車（バス・トラック）の減産など一定の影響は免れなかった。一方で、国内メーカー各社は製品の仕向け先を米国から国内、カナダ、中南米諸国に一部振り替えるなどして、大型車以外の生産台数は前年を上回った。国内販売台数は 0.1%増の 156 万台（12 位）で、過去最高だった前年水準を維持した。堅調な内需、完成車含む輸入物品への関税引き上げ、国産車両の内国市場振り向けなど、需給それぞれの下支え要因が相互に作用した。

中東アフリカ地域の自動車生産は、トルコ（13 位）、南アフリカ共和国（南ア、21 位）、モロッコ（23 位）が主力である。2025 年の生産台数は、トルコが 142 万台（4.0%増）、南アが 62 万台（3.0%増）と好調だった一方、近年成長を続けてきたモロッコは 50 万台（10.3%減）と落ち込んだ。トルコは EV を含む国内販売が好調で、輸出の 7 割を占める EU 向けの増加と相まって生産が回復した。南アは国内乗用車需要の拡大や好調な輸出が生産増を支えた。モロッコは主力仕向け先の欧州市場の需要が弱含みで推移し、輸出が大幅に落ち込んだことが響いた。販売市場として中東アフリカ地域を見ると、トルコが 141 万台（14 位、10.0%増）、サウジアラビアが 83 万台（17 位、2.8%増）、南アが 60 万台（23 位、15.8%増）で、いずれも増加した。トルコはコロナ期も含めて市場拡大が続いている。2025 年は融資条件や税負担が厳しくなったものの、HEV や EV が 5 割を超す高い伸びで販売台数を押し上げた。サウジアラビアは高金利下でも中型乗用車や中・小型トラックを中心とした需要が底堅かった。南アでは金利引き下げや価格上昇圧力の緩和、中国・インドメーカーの低価格モデルの流通増などから乗用車を中心に市場が拡大した。

最後に、ロシアの販売台数（13 位）は、2022 年 2 月のウクライナ侵攻を機に半減し、その後は回復基調にあったが、2025 年は 2 割減（19.0%減、149 万台）と再び大きく落ち込んだ。ローン金利の上昇やリサイクル税の引き上げ、消費マインドの慎重化などが影響した。生産台数は 12.8%減の 85 万台（17 位）に留まり、2019 年比で半減している。ウクライナ

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

侵攻後に西側メーカーが撤退し、国内および中国メーカーによる組み立て生産体制への移行が定着してきた。

（調査部　上席主任調査研究員　兒玉　高太朗）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜アジア・大洋州＞

中国（生産・販売）：2025 年の中国自動車生産・販売動向

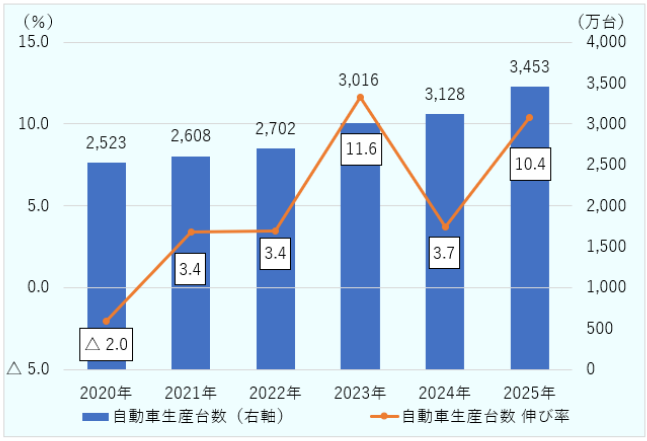
中国自動車市場、NEV 成長と輸出拡大が鮮明に

2026 年 6 月 26 日　北京事務所（西島 和希）

＜生産・販売台数は過去最高＞

中国自動車工業会（CAAM）の発表によると、2025 年の中国の自動車生産台数は、前年比 10.4%増の 3,453 万 1,000 台だった（図 1 参照）。内訳は、乗用車は 10.2%増の 3,027 万台、商用車は 12.0%増の 426 万 1,000 台だった。

図1：中国の自動車生産台数の推移（△はマイナス値）



出所：中国自動車工業会

また、自動車販売台数は前年比 9.4%増の 3,440 万台となった（図 2 参照）。5 年連続で増加し、過去最高を更新した。内訳は、乗用車が 9.2%増の 3,010 万 3,000 台、商用車が 10.9%増の 429 万 6,000 台だった。国内販売は 6.7%増の 2,730 万 2,000 台、輸出は 21.1%増の 709 万 8,000 台だった。

図2：中国の自動車販売台数の推移（△はマイナス値）



出所：中国自動車工業会

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

中国の自動車生産・販売台数は 3 年連続で 3,000 万台を超えた。また、生産・販売ともに、現時点で公開されている 2008 年以降の統計（CAAM による）で過去最高を更新した。

＜新エネルギー車が市場を牽引＞

2025 年の中国自動車市場は、引き続き新エネルギー車（NEV）（注 1）が成長を牽引した。NEV の販売台数は前年比 28.2%増の 1,649 万台となり、自動車販売台数全体に占める割合は 47.9%と、前年比 7.0 ポイント上昇し、過半数に迫る水準となった。また、長期的に見ても NEV の販売台数は、2020 年の 132 万台から 5 年間で約 12.5 倍と大幅に増加した。

NEV 販売台数増加の背景には、中国全体で展開された NEV 買い替え補助金や、NEV 車両の値下がり（図 3 参照）により、消費者の金銭的負担が軽減されたことなどがあると考えられる。また、中国政府は充電スタンド設備の拡充にも注力しており、2025 年 12 月末には全国の充電スタンドが 2,000 万台を超える（注 2）など、設備面からも NEV の普及を後押ししている。

図3：NEV乗用車の平均販売価格の推移



出所：グローバル市場経済統計データベースCEIC（乗用車市場信息聯席会（CPCA）の月次報告書からの引用）

中国の乗用車市場信息聯席会（CPCA）によると、2025 年のメーカー・ブランド別の NEV 乗用車販売台数は、1 位が比亜迪（BYD）で 348 万 4,525 台（前年比 6.3%減）、2 位が吉利汽車（Geely）で 156 万 4,562 台（81.3%増）、3 位が長安汽車で 78 万 9,141 台（26.8%増）、4 位が上汽通用五菱（上海汽車（SAIC）、米ゼネラルモーターズ、柳州五菱汽車の合弁企業）で 77 万 2,147 台（19.3%増）、5 位がテスラで 62 万 5,698 台（4.8%減）だった（表 1 参照）。BYD が他社に差を付けて首位となり、吉利汽車が続く構図は昨年から変わっていない。一方、NEV 市場における BYD のシェア率は 27.2%と前年比で 6.9 ポイント低下したのに対し、吉利汽車は 12.2%と 4.3 ポイント上昇した。また、3 位から 10 位までの販売台数の差は 40 万台程度と混戦状態にある。華為集団（ファーウェイ）グループが自動車メーカーと協業して展開するスマートカーブランドの鴻蒙智行（HIMA）が 6 位に入り、家電メーカーのシャオミ（小米）傘下の小米汽車も 10 位に入るなど、新しい動きもみ

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

られる。

表1：2025年メーカー・ブランド別NEV乗用車販売台数　（△はマイナス値）

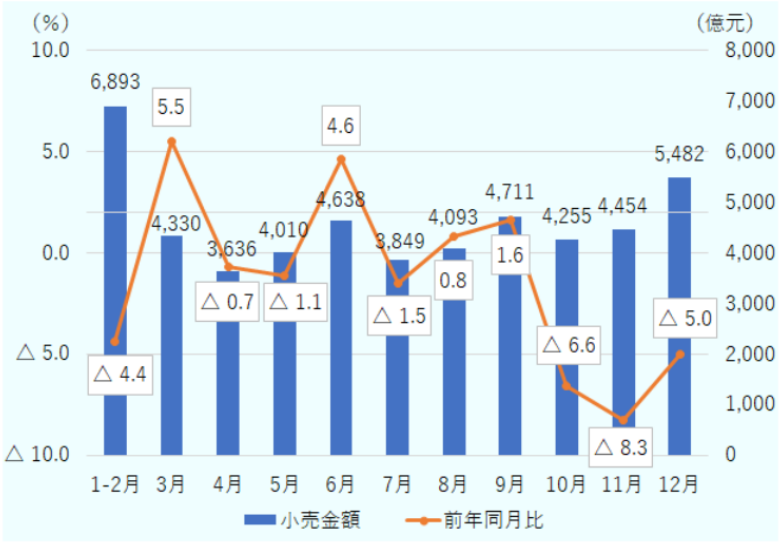
順位	メーカー・ブランド	台数（万台）	前年比（%）	構成比（%）
1	BYD	348.45	△6.3	27.2
2	吉利汽車（Geely）	156.46	81.3	12.2
3	長安汽車	78.91	26.8	6.2
4	上汽通用五菱	77.21	19.3	6.0
5	テスラ	62.57	△4.8	4.9
6	鴻蒙智行（HIMA）	58.85	32.3	4.6
7	奇瑞汽車（Chery）	53.14	22.9	4.1
8	零跑汽車（Leapmotor）	52.95	86.3	4.1
9	賽力斯汽車（SERES）	42.29	9.6	3.3
10	小米汽車	41.18	200.9	3.2
上位10社合計		972.03	18.7	75.9

出所：中国の乗用車市場信息聯席会（CPCA）

＜自動車の小売額は減少傾向、在庫圧力が増大＞

NEV が市場を牽引する一方で、自動車の小売額自体は減少傾向にあり、2025 年は前年比 1.5%減となった。各月で見ると、小売額の水準自体は安定的に推移しているが、前年同月比は低水準での推移が続いている。特に、2025 年第 4 四半期（10～12 月）は、前年同月比で 10 月が 6.6%減、11 月が 8.3%減、12 月が 5.0%減と大幅に減少した（図 4 参照）。2026 年もこの傾向は続いており、第 1 四半期（1～3 月）の自動車小売額は前年同期比 9.1%減と、減少に歯止めがかかっていない（2026 年 4 月 20 日付ビジネス短信参照）。

図4：2025年の自動車小売額の推移（△はマイナス値）



出所：国家統計局

また、CAAM は 2025 年の自動車市場について、「末端市場は息切れ状態にあり、在庫が積み上がりつつある」と指摘している。本発表内容の裏付けとして、中国汽車流通協会（CADA）は、2025 年 12 月時点の自動車在庫警戒指数（注 3）が前年同月比 7.5%増の 57.7%となったと発表した。さらに、2026 年に入ってからも同指数は高水準で推移してお

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

り、1 月は 59.4%（前年同月比 2.9%減）、2 月は 56.2%（同 0.7%減）、3 月は 57.5%（同 2.9%増）、4 月は 62.1%（同 2.3%増）となった。自動車市場における在庫圧力の増大が明らかとなっている。

中国自動車市場は引き続き「内巻」と呼ばれる過当競争の状態にあり、中国政府は解消に向けた対策を講じている（2025 年 12 月 4 日付地域・分析レポート参照）。しかし、競争に改善の兆しは見られず、図 3 でも示したとおり、中国国内の NEV の販売価格は下落傾向にあり、自動車小売額も減少している。また、2025 年は一定規模以上の工業企業の利益率（注 4）が 5.3%であるのに対し、自動車製造企業は 4.1%と、業界全体を大きく下回っている。2026 年第 1 四半期も、全体が 5.4%に対し自動車製造企業は 3.4%と 2 ポイント低く、激しい競争環境が続いている。

＜輸出競争が加速、海外生産拠点も拡大＞

中国自動車市場は拡大を続ける一方で、競争激化を背景に、企業の視線は海外市場へと一段と向かっている。CAAM によると、2025 年の自動車輸出台数（中古車を含まない）は前年比 21.1%増の 709 万 8,000 台となり、過去最高を更新した。内訳は、乗用車が 21.9%増の 603 万 8,000 台、商用車が 17.2%増の 106 万台だった。NEV の輸出も 261 万 5,000 台と、2024 年（128 万 4,000 台）の 2 倍以上に拡大するなど、急速な伸びを示した。輸出拡大は単なる販売チャネルの確保にとどまらず、過剰供給の調整機能としての側面も持つ。

中国税関の統計（注 5）によると、2025 年のバッテリー式電気自動車（BEV）乗用車（HS870380）の輸出額を国・地域別に見ると、1 位は 2024 年に続きベルギーで 51 億 1,270 万ドル、2 位は英国で 35 億 7,555 万ドル、3 位はオーストラリアで 22 億 9,318 万ドルとなった（表 2 参照）。上位 3 カ国はいずれも前年から変化はなく、その後に韓国、インドネシア、タイなどが続く。2 位以下の国・地域では、10 位のアラブ首長国連邦を除き、いずれも輸出額が前年比で増加した。特にインドネシアやマレーシアなど、東南アジア向けの輸出の拡大が目立つ。

表2：2025年の中国の国・地域別BEV乗用車輸出額

（△はマイナス値）

順位	国・地域名	輸出額（1,000万ドル）	前年比（%）
1	ベルギー	511.270	△23.5
2	英国	357.555	12.1
3	オーストラリア	229.318	32.6
4	韓国	214.173	95.1
5	インドネシア	197.219	199.1
6	タイ	191.730	33.2
7	ドイツ	153.237	17.2
8	マレーシア	130.376	138.1
9	メキシコ	117.684	62.2
10	アラブ首長国連邦	102.287	△24.6

出所：貿易統計データベース「グローバル・トレード・アトラス（GTA）」

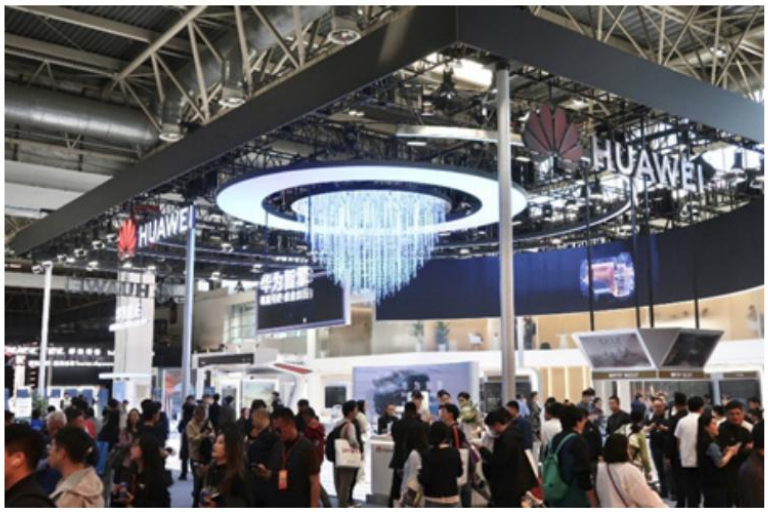
禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

中国系メーカーは、海外への輸出を拡大すると同時に、海外での生産拠点の整備も進めている。BYD を例に挙げると、同社は 2024 年からタイで NEV および車載電池の生産ラインを稼働させており、2025 年 7 月までの 1 年間で累計 9 万台の NEV を生産・納入したと発表している。また、2025 年 7 月にはブラジルで、ラテンアメリカ地域における同社初の乗用車工場が完成し、生産ラインが稼働した。そのほか、ウズベキスタンの現地工場でも NEV 生産を行っている。今後は、インドネシア、カンボジア、トルコ、ハンガリーなどでも生産拠点の設立を予定しており、世界各地で生産体制の拡大を進めている。

中国系メーカーの自動車販売・生産拠点の設立先として、東南アジア地域が注目されている。前述の BYD のほか、上汽通用五菱は 2017 年にインドネシアで生産拠点を稼働させ、2024 年には車載電池の生産も開始した。また、奇瑞汽車（Chery）はマレーシア、インドネシア、ベトナムでの生産拠点の設立を予定している。なお、2026 年 3 月から 4 月にかけて開催された「バンコク国際モーターショー2026」では、会期中の商談で予約が多かった上位 10 ブランドのうち 8 ブランドを中国系メーカーが占め、東南アジア市場での存在感の高まりが示された（2026 年 4 月 15 日付ビジネス短信参照）。

＜中国系メーカーの勢い止まらず、外資系は厳しい競争環境＞

海外における中国系メーカーの躍進については前述のとおりだが、2026 年 4 月 24 日～5 月 3 日に開催された「北京モーターショー」でも、その存在感が際立った（2026 年 5 月 8 日付ビジネス短信参照）。華為集団（ファーウェイ）は自動車の生産は行わないものの、同社の「Harmony」と呼ばれる自社 OS を用いて、北汽集団、上汽集団、奇瑞汽車（Chery）など、さまざまな中国系メーカーと連携して車両開発を行っている。これらの車両はスマートコックピットや ADS（運転支援）などの機能を搭載しており、「自動車のスマート化」を主導している。こうしたスマートカーの開発・販売の潮流は、今後の中国自動車市場でさらに顕著となり、外資系メーカーは製品競争に加え、ソフトウエア・エコシステム競争への対応が急務となっている。



禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

北京モーターショーでの華為集団（ファーウェイ）の展示ブース（ジェトロ撮影）

北京モーターショーでは、日系メーカーはトヨタ自動車、ホンダ、日産自動車、マツダが展示し、日産自動車は 2 車種の新車両を発表した。そのほかの外資系メーカーでは、韓国の現代自動車が、車載電池大手の寧徳時代新能源科技（CATL）の電池を搭載し、自動運転スタートアップのモメンタとの協業で開発した「IONIQ V」を発表し、「中国智造（中国スマート製造）」を強調した。また、一汽大衆（第一汽車とフォルクスワーゲンの合弁企業）も、SUV タイプの電気自動車（BEV）「ID.AURA T6」を世界初公開するなど、中国市場の潮流に対応した NEV 化・スマート化の動きが加速している。



北京モーターショーで公開された現代自動車「IONIQ V」（ジェトロ撮影）

現地メディアによると、同モーターショーの開幕式で、長安汽車の趙非総経理は自動車市場の競争について、「2030 年までに、自動車メーカーが生き残るための最低ラインは年間販売台数 300 万台」とした上で、「世界をリードする企業になるためには、800 万台から 1,000 万台の年間販売台数が必要である」と語った（2026 年 5 月 4 日新浪財経）。本発言は、中国国内だけでなく、輸出や海外展開を進めることで初めて競争に勝ち残れることを端的に示している。

国内市場における小売額の減少や在庫圧力の増大を、輸出や海外拠点の拡大で吸収しつつ、今後も競争の激化が続くと予想される。

注 1：バッテリー式電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV、レンジエクステンダー式 EV を含む）、燃料電池車（FCV）を含む。

注 2：中国国家エネルギー局の発表によると、2025 年 12 月末時点の中国の充電スタンド設置台数は、2,009 万 2,000 台（公用：471 万 7,000 台、私用：1,537 万 5,000 台）となった。これは 4,000 万台超の NEV 車両の充電が可能な規模とされている。なお、2023 年 12 月末の充電スタンド設置台数は 859 万 6,000 台だった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

注 3：中国汽車流通協会が発表する指標で、自動車ディーラーの経営状況を反映する。50%を分岐点とし、一般的に 50%を超えると在庫圧力の増大、50%未満は合理的な在庫水準と判断される。

注 4：利益率は、一定規模以上の自動車製造業企業の利益総額を営業利益で除して計算した。

注 5：貿易統計データベース「グローバル・トレード・アトラス」（GTA、原典は中国税関）による。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

台湾（生産・販売）：2025 年台湾の自動車生産・販売台数ともに 2 桁減

2026 年 5 月 29 日　中国北アジア課（富永 笑美子）

業界団体の台湾区車両工業同業公会（TTVMA）によると、2025 年の台湾域内における自動車生産台数は前年比 14.8%減の 23 万 4,476 台となり、過去最多（37 万 9,223 台）を記録した 2014 年と比べ、約 4 割の減少となった（図参照）。生産台数のうち台湾域内で販売された台数（輸入車は含まず）は 15.0%減の 19 万 9,114 台となり、2008 年以来、初めて 20 万台割れとなった。生産台数・域内販売台数はいずれも 2015 年から減少傾向が続いており、2021 年から 2024 年にかけては増減を繰り返したものの、2025 年には生産・販売ともに 2 桁減となり、台湾の自動車市場の低迷が一段と鮮明となった。

図：台湾の自動車生産・販売台数の推移



注：販売台数（台湾域内）は輸入車を含まず。
出所：台湾区車両工業同業公会（TTVMA）資料からジェトロ作成

＜主要メーカーの自動車生産・販売台数、2025 年は軒並み減少＞

2025 年の生産台数は主要メーカー各社で軒並み減少した（表 1 参照）。シェア 1 位は前年に続きトヨタ自動車や日野自動車のブランド車を製造する国瑞汽車（シェア：54.3%）で、前年比 12.4%減の 12 万 7,215 台と伸び率は前年（1.5%増）のプラスからマイナスに転じた。2 位の三菱自動車工業や三菱ふそうのブランド車を製造する中華汽車工業（17.6%）は 14.8%減の 4 万 1,176 台、3 位の台湾本田汽車（9.6%）は 11.7%減の 2 万 2,539 台、4 位は韓国の現代ブランド車を製造する三陽工業（7.7%）で 11.5%減の 1 万 8,034 台だった。5 位の日産ブランド車などを製造する裕隆汽車製造（6.3%）（注 1）は、38.0%減の 1 万 4,662 台と大幅に減少し、前年から順位を 1 つ下げた。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表1：台湾のメーカー別自動車生産台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー名	2023年	2024年	2025年		
	生産台数	生産台数	生産台数	シェア	伸び率
国瑞汽車	143,102	145,262	127,215	54.3	△12.4
中華汽車工業	48,863	48,333	41,176	17.6	△14.8
台湾本田汽車	29,773	25,519	22,539	9.6	△11.7
三陽工業	21,010	20,387	18,034	7.7	△11.5
裕隆汽車製造	23,885	23,660	14,662	6.3	△38.0
福特六和汽車	18,702	11,156	10,271	4.4	△7.9
台塑汽車	627	839	579	0.2	△31.0
合計	285,962	275,156	234,476	100.0	△14.8

出所：台湾区車両工業同業公会（TTVMA）資料からジェトロ作成

台湾域内の販売台数も主要メーカー全社で減少した（表 2 参照）。特に裕隆汽車製造は前年比 36.8%減の 1 万 5,574 台と大きく落ち込み、生産台数と同様に前年から順位を 1 つ落とした。

表2：台湾のメーカー別自動車域内販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー名	2023年	2024年	2025年		
	販売台数	販売台数	販売台数	シェア	伸び率
国瑞汽車	102,806	102,310	93,102	46.8	△9.0
中華汽車工業	48,157	48,641	39,102	19.6	△19.6
台湾本田汽車	29,571	25,361	22,553	11.3	△11.1
三陽工業	20,297	20,814	17,459	8.8	△16.1
裕隆汽車製造	22,982	24,652	15,574	7.8	△36.8
福特六和汽車	18,906	11,554	10,489	5.3	△9.2
台塑汽車	317	894	835	0.4	△6.6
合計	243,036	234,226	199,114	100.0	△15.0

注：販売台数（台湾域内）は輸入車を含まず。

出所：台湾区車両工業同業公会（TTVMA）資料からジェトロ作成

＜輸出台数は 2025 年も減少、中東情勢の悪化を受け輸出先分散の動き＞

TTVMA によると、2025 年の輸出台数は前年比 9.0%減の 3 万 6,991 台だった。2025 年の台湾からの自動車輸出額（注 2）を国別で見ると（HS コード 8703）、首位はサウジアラビアで前年比 13.0%増の 3 億 830 万ドル、2 位がアラブ首長国連邦（UAE）で 38.2%減の 1 億 1,220 万ドル、3 位は米国で 20.9%減の 7,510 万ドル、4 位がクウェートで 0.1%増の 5,140 万ドル、5 位はオマーンで 23.6%減の 1,950 万ドルと、中東諸国向けの輸出が国別で上位を占める（表 3 参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：国・地域別台湾製自動車の輸出額（上位5カ国・地域）

（単位：100万ドル、%）（△はマイナス値）

国・地域	2023年			2024年			2025年		
	輸出額	構成比	伸び率	輸出額	構成比	伸び率	輸出額	構成比	伸び率
サウジアラビア	301.6	32.9	9.6	272.8	30.8	△9.5	308.3	39.6	13.0
UAE	145.3	15.8	39.7	181.5	20.5	24.9	112.2	14.4	△38.2
米国	103.5	11.3	△41.3	95.0	10.7	△8.3	75.1	9.6	△20.9
クウェート	72.5	7.9	37.8	51.4	5.8	△29.1	51.4	6.6	0.1
オマーン	19.4	2.1	△2.3	25.6	2.9	32.0	19.5	2.5	△23.6
全世界合計	917.3	100.0	△6.5	885.2	100.0	△3.5	778.0	100.0	△12.1

出所：Global Trade Atlasからジェトロ作成（原典は台湾財政部）

中東情勢を巡っては、2026年3月以降、ペルシア湾とオマーン湾をつなぐホルムズ海峡が事実上の封鎖となり、世界の物流と貿易、資源調達に大きな影響が生じている（2026年4月10日付、2026年4月14日付地域・分析レポート参照）。台湾からの自動車輸出が最多のサウジアラビアやUAE、クウェートへの輸送はいずれも主にホルムズ海峡を通過するため、封鎖が長期化すれば輸送コストやリードタイムの増加など台湾自動車メーカーへの影響も増大すると考えられる。一方、オマーンはホルムズ海峡を通らずに貿易が可能なため、海運ルート上の直接的な影響はないものの、世界的な物流の混乱や輸送費の上昇といった間接的な影響が懸念される。

こうした状況を受け、一部の台湾自動車メーカーは中東への輸出依存度を引き下げ、輸出先の分散化を進める動きもある。国瑞汽車は、これまで輸出のほぼ全量を中東向けとしてきたが、中東向け輸出コストの上昇などを受けて、今後台湾で生産する車両については中東以外の国・地域での販売を検討しており、その中には日本市場での販売も含まれると報じられている（「経済日報」3月24日）。

＜輸入車の販売台数も減少、対米ゼロ関税への期待が影響＞

自動車市場関連の業界サイト「U-CAR」が2026年1月2日に発表した「2025年12月台湾自動車市場販売報告（中国語）」によると、2025年の輸入車の販売台数は20万1,988台で前年比8.4%減となったものの、台湾域内の新車販売台数全体に占める輸入車の割合は48.7%と約半数に達し、前年（48.2%）からわずかに増加した（注3）。

輸入車の存在感が高まりつつある中、通商環境の変化による市場への影響も指摘されている。2026年2月に米国と台湾との間で締結された相互貿易協定の中で、米国で安全基準を満たし販売されている乗用車を台湾域内で追加手続きなしで輸入・販売を認めるとの項目が含まれた（2026年2月25日付ビジネス短信参照）。さらに、米国産乗用車の関税もゼロへ引き下げられる見通しとなった。国民党の黄健豪立法委員は2026年3月3日の立法院での質疑において、「米国車のゼロ関税」への期待心理が消費者の様子見を招き、台湾の自動車市場が停滞に陥ったと指摘した。その結果、2025年の台湾における新車販売台数と生産額はいずれも減少し、産業全体の生産額は約400億台湾元（約2,000億円、1台湾元＝約5円）減少したとの見方を示した（「工商時報」2026年3月4日）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

また、実際にゼロ関税が適用された場合の影響について、経済部の龔明鑫部長は、米国製輸入車の増加が必ずしも台湾域内で生産された自動車の市場に直接的な打撃を与えるとは限らないとの見解を示した。むしろ、競合の中心は欧州製や日本製の輸入車となる可能性が高いという。理由として、短期的に増えると考えられる米国からの輸入車は高価格帯が中心になるとみられ、低価格帯が主力の台湾産自動車との直接的な競合は相対的に限定的だと説明している（「中央通訊社」2026 年 2 月 11 日）。

＜税制優遇で市場の需要喚起へ＞

U-CAR は、2025 年の台湾自動車市場について、世界的な政治・経済環境の不確実性が高まっている影響を強く受け、第 2 四半期（4～6 月）には市場の購買意欲は一時的に大きく落ち込んだが、その後は第 3 四半期（7～9 月）にかけて徐々に持ち直し、第 4 四半期（10～12 月）に入ってようやく回復基調となったと指摘している。

こうした市場回復を下支えした要因の 1 つが税制優遇である。2025 年 8 月に「貨物税条例」第 12 条の 5 の改正案が立法院で可決され、同年 9 月に正式に公布された。同改正により、従来 2026 年 1 月 7 日までとされていた自動車・二輪車買い替えの際に受けられる貨物税の減税措置を 2030 年 12 月 31 日まで延長した。さらに、排気量 2,000cc 以下の小型乗用車を対象に新たに 5 万台湾元の貨物税減免を追加した（実施期間は 2025 年 9 月 7 日から 2030 年 12 月 31 日）。U-CAR はこうした税制措置が、市場の需要喚起に確かな効果をもたらしたと分析した。

＜EV 市場は 5 年ぶりにマイナスに、政策支援は継続＞

U-CAR が 2026 年 1 月 20 日に発表した「2025 年度台湾自動車市場販売報告：電気自動車トップ 10（中国語）」によると、2025 年の台湾域内での電気自動車（EV）（注 4）販売台数は前年比 14.3%減の 3 万 2,559 台となった。前年の 53.5%増から 2 桁減に転じ、過去 5 年で初めてのマイナス成長となった。

ブランド別の EV 販売台数を見ると、1 位は 2024 年に引き続き米国のテスラで前年比 8.6%増の 1 万 6,590 台、2 位はドイツの BMW で 3,720 台（41.5%減）、3 位は台湾の裕隆集団のブランドであるラクスジェン（Luxgen）で 3,454 台（51.4%減）となり、前年から大幅に減少して順位を 1 つ下げた。2025 年のラクスジェンの顕著な販売不振を受け、鴻海精密工業（ホンハイ）と裕隆集団の EV 事業合弁会社である鴻華先進科技（フォックストロン）は 2025 年 12 月に、裕隆集団からラクスジェンを取得することを発表した（注 5）。フォックストロンの親会社であるホンハイがスマート EV プラットフォーム、完成車の研究開発、システム統合分野での取り組みを進める中、同社は台湾が持つ ICT および人工知能（AI）産業の統合力という強みを生かし、次世代自動車産業における台湾の国際的な重要性を強化していくとした。

なお、EV の累計販売台数は、2025 年時点で 10 万台を突破した。また、新車市場全体に

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

占める割合を見ると普及率は 8%に達した。

EV の普及率拡大に向けて、政策面でも引き続き支援が継続されている。2025 年 12 月には、「貨物税条例」第 12 条の 3 および「ナンバープレート使用税法」第 5 条の改正案が正式に公布され、2026 年 1 月 1 日に施行された。同改正により、EV に対する貨物税減免およびナンバープレート使用税免除措置の適用期限が 5 年間延長され、2030 年 12 月 31 日までとなった。財政部によれば、台湾では 2011 年 1 月以降、これらの EV に対する税制優遇措置が段階的に導入されており、2025 年 11 月末時点で累計約 93 万台が貨物税減免、約 12 万台がナンバープレート使用税免除の対象となった。こうした税制優遇を通して、消費者の負担を軽減するとともに、EV の普及率向上に寄与してきたとしている。今回の措置の延長の決定により、台湾における EV 普及は引き続き一定の下支えを受けながら拡大していくことが期待される。

＜自動車部品の対米輸出：AM 向けが中心、OEM は限定的＞

台湾企業は EV サプライチェーンにおいて、車載電子部品などの分野で技術力を有し、グローバル企業のサプライチェーンにも組み込まれている。

台湾の公的シンクタンクの資訊工業策進会（台湾資策会）産業情報研究所（MIC）によれば、台湾企業の自動車部品供給は、補修・交換（中古車を含む）などのアフターマーケット（AM）向けと、完成車メーカー向け（OEM）に大別される。

最大輸出先である米国向け輸出を見ると、台湾企業による供給は AM 向けが中心となっている。KPMG のレポートによると、2025 年の米国の AM 市場は引き続き顕著な成長を維持しており、特にライトビークル（乗用車および小型トラック）向け AM 市場規模は、2025 年末までに 4,350 億ドル、さらに 2028 年には 5,000 億ドルを超える見通しである。こうした米国 AM 市場の拡大に伴い、修理や部品交換需要の増加が見込まれることから、台湾企業も AM 向け自動車部品分野で一定の恩恵を受けるとみられる。

一方、米国向けの OEM 供給については、MIC の専門家によれば、米国ではトランプ政権による EV 税額控除の撤廃などの政策変更の影響で EV 需要が鈍化したこともあり（2026 年 1 月 19 日付地域・分析レポート参照）、EV 向け車載電子部品の需要は限定的で、台湾企業にとって厳しい環境が続くとの見方を示している。

このように米国では車載電子部品の需要が限定的ではあるが、台湾では世界的な EV の高度化・スマート化の進展を背景に、その需要に応えるべく車載電子部品の研究開発支援を強化している。経済部産業技術司は 2025 年 12 月に、義隆電子によるスマートカー向け車載電子分野の研究開発計画を承認し、補助金の支給を決定した。これにより、台湾における先進的な車載電子システムの自主技術力が強化され、関連産業の高度化と国際サプライチェーンへの参入が加速すると指摘している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

2025年の台湾における自動車市場は、生産・販売ともに大幅減となり、中東情勢の悪化や通商環境の変化が輸出・輸入にも影響を及ぼしている。EV市場も普及が進んできた一方で減速傾向がみられる。こうした中、台湾当局は政策支援の延長などを進めており、需要を下支えする姿勢を示している。今後も不確実性が高い状況が続くと見込まれる中、政策支援や企業戦略が市場の持続的な回復に結びつくのか、台湾自動車市場の動向を引き続き注視していく必要があるだろう。

注1：生産台数には、日産との合弁の裕隆日産汽車なども含む。
注2：台湾財政部の貿易統計を基に、貿易データベースGlobal Trade Atlasがドル換算した数値。
注3：表1～3のTTVMAの統計では輸入車は含まれない。輸入車を含めてU-CARが発表する台湾域内の新車販売台数（41万4,436台）に基づく割合。なお、U-CARが発表する「域内での輸入車販売台数（20万1,988台）」と、TTVMAが発表する「域内で生産の自動車のうち、域内で販売された台数（19万9,114台）」を足し上げた合計（40万1,102台）は、前述のU-CAR発表の域内新車販売台数とは一致しない。
注4：純電動車（BEV）を指す。
注5：フォックストロンが引き継いだのは、ラクスジェンの親会社資産、傘下の5つの販売会社、販売拠点、人員などである。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

韓国（生産・販売）：2025 年の韓国自動車産業の動向

生産は海外で拡大、国内市場ではエコカー・輸入車販売が成長

2026 年 5 月 13 日　ソウル事務所（李 海昌）

2025 年の韓国の自動車産業は、国内販売が小幅な成長を記録した。一方で、海外生産の拡大や生産調整などにより国内生産・輸出は減少した。また、輸入車販売は米テスラを中心とした主要ブランドの販売が好調だったことから、2 桁の成長を記録した。本稿では、韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）、韓国輸入自動車協会（KAIDA）の統計データ（注 1）を基に、2025 年の韓国自動車産業の動向を整理するとともに、2026 年の展望を報告する。

＜海外生産拡大により、国内生産は微減＞

2025 年の韓国の国内自動車生産台数は前年比 0.6%減少したものの、410 万 2,200 台と、2024 年に引き続き 400 万台を維持した。国内生産の減少には、現代自動車の米国新工場「現代自動車グループ・メタプラント・アメリカ（HMGMA）」の本格稼働（2025 年 4 月 1 日付ビジネス短信参照）に伴う生産調整に加え、米国の自動車関税政策を巡る不確実性の高まりなどが影響した。一方、欧州向けエコカー輸出の拡大や国内販売の小幅な増加が、全体の減少幅を最小限にとどめた。

国内生産台数をメーカー別に見ると、最大手の現代自動車は前年比 0.6%減の 184 万 6,486 台、現代自動車グループ傘下の起亜自動車は 3.2%増の 159 万 7,336 台だった。これにより、国内生産台数全体に占める現代自動車グループのシェアは 84.0%となり、引き続き 8 割を超えた。そのほかのメーカーは全て減少した。部門別で見ると、乗用車は 0.1%減の 384 万 4,338 台、トラックは 7.7%減の 16 万 4,070 台となった（表 1 参照）。

表1：メーカー別・部門別国内生産台数の推移　（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー別

項目	2023年	2024年	2025年	
	台数	台数	台数	前年比
現代自動車	1,946,447	1,857,856	1,846,486	△ 0.6
起亜自動車	1,606,253	1,548,219	1,597,336	3.2
韓国GM	464,648	494,072	460,826	△ 6.7
KGモビリティ	119,980	108,526	106,137	△ 2.2
ルノーコリア	97,756	111,577	84,185	△ 24.5
タタ大宇	8,513	7,992	7,230	△ 9.5
合計	4,243,597	4,128,242	4,102,200	△ 0.6

部門別

項目	2023年	2024年	2025年	
	台数	台数	台数	前年比
乗用車	3,908,747	3,849,326	3,844,338	△ 0.1
トラック	237,660	177,736	164,070	△ 7.7
バス	80,009	83,851	75,946	△ 9.4
特装車	17,181	17,329	17,846	3.0
合計	4,243,597	4,128,242	4,102,200	△ 0.6

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

海外生産台数は前年比 0.2%増の 365 万 1,451 台だった（表 2 参照）。メーカー別に見ると、現代自動車は 0.6%減の 215 万 4,957 台、起亜自動車は 1.3%増の 149 万 6,494 台を記録した。2025 年の両社の海外生産の特徴は次のとおり。

現代自動車

プレスリリースや各種報道を総合すると、2025 年の現代自動車の海外生産は「インドを第 2 のグローバルハブとして育成」「米国現地生産拡大によって関税回避」の 2 点にまとめられる。

インドでは 77 万 2,830 台を生産した。前年比 0.8%増と微増ではあるものの、今後、インドを中東・アフリカをはじめとする新興国輸出のハブとして育成する構想を明らかにするなど、生産拠点として強化する動きがみられる。その一環として、2023 年 8 月に取得したタレガオン工業団地内の旧ゼネラルモーターズ工場（2024 年 1 月 26 日付ビジネス短信参照）が 2025 年第 4 四半期（10～12 月）から本格稼働し、インドにおける現代自動車の生産能力は年産 150 万台に拡大した。

米国での生産は 18.2%増の 42 万 7,320 台となり、初めて 40 万台を超えた。これは、前述のとおり、2025 年 3 月に HMGMA が本格稼働したことによる。HMGMA は年産 30 万台の生産能力を有するほか、電気自動車（EV）専用工場としての当初計画を見直し、ハイブリッド車（HEV）にも対応した生産体制を持つ。さらに今後は、起亜ブランドの自動車も生産する計画だ。このような米国生産拡大の動きは、トランプ政権による自動車関税を巡る不確実性の解消にも大きく寄与している。

なお、苦戦していた中国工場の生産は、中国国内販売から輸出への戦略転換により、17.2%増の 19 万 6,306 台となった。

起亜自動車

2025 年の起亜自動車の海外生産は、「電動車生産体制への転換と現地化の推進による EV・現地特化モデルの生産強化」と総括できる。この動きは特にインドにおいて顕著で、現地専用 EV や現地特化モデルの生産を通じ、生産台数は前年比 18.4%増の 31 万 7,425 台となった。なお、この台数にはインド国内販売のみならず、海外輸出分も含まれている。

また、メキシコでは 9.0%増の 28 万 6,350 台だった。これは、電動車の生産拡大というよりは、米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）を活用した北米向け輸出の増加が背景にある。一方、米国は 0.3%減の 35 万 2,944 台だった。2024 年から生産開始した「EV9」が本格的な生産段階に入ったものの、高付加価値セグメントへの生産シフトや、メキシコ工場および現代自動車の HMGMA との間で生産調整が行われた結果、小幅な減少になった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：2大メーカーの海外生産台数の推移

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー・国名	2023年	2024年	2025年	
	台数	台数	台数	前年比
現代自動車	2,243,944	2,167,963	2,154,957	△ 0.6
インド	765,000	767,000	772,830	0.8
米国	369,000	361,632	427,320	18.2
チェコ	340,500	330,890	276,175	△ 16.5
トルコ	242,100	245,000	197,000	△ 19.6
中国	242,869	167,509	196,306	17.2
ブラジル	204,300	209,538	214,139	2.2
インドネシア	79,580	85,750	70,900	△ 17.3
シンガポール	595	644	287	△ 55.4
起亜自動車	1,435,762	1,477,058	1,496,494	1.3
米国	358,000	354,100	352,944	△ 0.3
インド	319,878	268,096	317,425	18.4
スロバキア	350,224	351,270	296,750	△ 15.5
メキシコ	256,000	262,782	286,350	9.0
中国	151,660	240,810	243,025	0.9
合計	3,679,706	3,645,021	3,651,451	0.2

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

＜国内販売は微増、輸入車はテスラ、BYD が躍進＞

国内販売台数は前年比 0.6%増の 137 万 3,221 台だった（輸入車を除く、表 3 参照）。微増ながら前年並みの実績を維持できた背景としては、(1) 2024 年の販売不振（6.4%減）の反動、(2) 金利の引き下げ（注 2）、(3) 個別消費税の引き下げや老朽化した車両の買い替え支援（注 3）など政府の消費喚起策、(4) EV などエコカー市場の回復、などが挙げられる。

国内販売台数をメーカー別に見ると、現代自動車は前年比 1.1%増の 71 万 2,959 台、起亜自動車は 1.1%増の 54 万 8,204 台、ルノーコリアは 31.3%増の 5 万 2,271 台だった。シェアを見ると、現代自動車と起亜自動車の 2 社が依然として高く、計 91.8%を占めた。ルノーコリアの 2 桁台の増加は、2024 年 9 月に販売を開始した中型多目的スポーツ車（SUV）「グランコレオス」の好調な販売によるものだ。前述 3 社以外のメーカーは、いずれも 2 桁の減少となった。

モデル別の販売台数は、起亜自動車「ソレント」、現代自動車「アバンテ」、起亜自動車「カーニバル」がトップ 3 を占めた。販売台数上位 10 モデルのうち 6 モデルが SUV で、高い人気を誇る。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：メーカー別・部門別国内販売台数の推移 （単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー別

項目	2023年	2024年	2025年	
	台数	台数	台数	前年比
現代自動車	762,073	705,319	712,959	1.1
起亜自動車	565,826	542,139	548,204	1.1
ルノーコリア	22,048	39,816	52,271	31.3
KGモビリティ	63,345	47,046	40,249	△ 14.4
韓国GM	38,755	24,824	15,087	△ 39.2
タタ大宇	5,735	5,606	4,451	△ 20.6
合計	1,457,782	1,364,750	1,373,221	0.6

部門別

項目	2023年	2024年	2025年	
	台数	台数	台数	前年比
乗用車	1,222,988	1,176,485	1,206,603	2.6
トラック	165,405	121,451	102,816	△ 15.3
バス	48,601	51,007	47,494	△ 6.9
特装車	20,788	15,807	16,308	3.2
合計	1,457,782	1,364,750	1,373,221	0.6

注：輸入車は含まない。

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

次に、輸入自動車の販売動向を整理する。韓国輸入自動車協会（KAIDA）によると、2025年の輸入車販売台数（同協会の会員企業の新車登録ベース）は、前年比 16.2%増の 31 万 1,302 台と、初めて 30 万台を突破した（表 4 参照）。ブランドの国・地域別では、BMW、メルセデス・ベンツなどのドイツブランドを中心とする欧州のシェアが依然として高く、欧州ブランド全体の販売台数は前年比 5.1%増の 20 万 6,245 台となった。そのほか、米国は 67.4%増の 6 万 8,419 台、日本は 1.6%増の 2 万 6,606 台、中国は 6,107 台（前年実績なし）と、全ての国・地域がプラス成長となった。

2025 年の輸入自動車販売で注目すべきブランドは、米国のテスラと中国の比亜迪（BYD）の 2 社だ。テスラの販売台数は 101.4%増の 5 万 9,916 台を記録した。中でも、「モデル Y」は輸入自動車の単一モデルとして最大の 3 万 7,925 台が販売された（注 4）。2025 年初頭に韓国での販売を開始した BYD は 6,107 台を販売し、現在は 4 つのモデルを中心に積極的なマーケティングを実施している。

日本ブランドは、レクサス、トヨタが増加したものの、ホンダは大幅減少となった。レクサスの「ES300h」は 6,844 台が販売され、モデル別で 6 位と、日本ブランドでは唯一のトップ 10 入りとなった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表4：輸入乗用車（メーカー・ブランド別）および輸入商用車販売台数

メーカー・ブランド（輸入乗用車）	2023年 台数	2024年 台数	2025年	
			台数	前年比
BMW（ドイツ）	77,395	73,754	77,127	4.6
メルセデス・ベンツ（ドイツ）	76,697	66,400	68,467	3.1
テスラ（米国）	—	29,750	59,916	101.4
ボルボ（スウェーデン）	17,018	15,051	14,903	△1.0
レクサス（日本）	13,561	13,969	14,891	6.6
アウディ（ドイツ）	17,868	9,304	11,001	18.2
ポルシェ（ドイツ）	11,355	8,284	10,746	29.7
トヨタ（日本）	8,495	9,714	9,764	0.5
MINI（英国）	9,535	7,648	7,990	4.5
BYD（中国）	—	—	6,107	—
ランドローバー（英国）	5,019	4,437	5,255	18.4
フォルクスワーゲン（ドイツ）	10,247	8,273	5,125	△38.1
フォード（米国）	3,450	3,853	4,031	4.6
ポールスター（スウェーデン）	1,654	800	2,957	269.6
ジープ（米国）	4,512	2,628	2,072	△21.2
ホンダ（日本）	1,385	2,507	1,951	△22.2
リンカーン（米国）	1,658	2,189	1,127	△48.5
プジョー（フランス）	2,026	947	979	3.4
キャデラック（米国）	975	666	785	17.9
ランボルギーニ（イタリア）	431	487	478	△1.8
ベントレー（英国）	810	400	393	△1.8
フェラーリ（イタリア）	—	—	354	—
マセラティ（イタリア）	434	251	304	21.1
シボレー（米国）	5,589	1,461	246	△83.2
GMC（米国）	437	332	242	△27.1
ロールスロイス（英国）	276	183	166	△9.3
DS（フランス）	153	—	—	—
ジャガー（英国）	54	—	—	—
輸入乗用車（小計）	271,034	263,288	307,377	16.7
うち欧州ブランド	230,972	196,219	206,245	5.1
うち米国ブランド	16,621	40,879	68,419	67.4
うち日本ブランド	23,441	26,190	26,606	1.6
うち中国ブランド	—	—	6,107	—
輸入商用車	4,504	4,713	3,925	△16.7
輸入車（合計）	275,538	268,001	311,302	16.2

注：韓国輸入自動車協会（KAIDA）会員企業の新規登録ベース。
出所：韓国輸入自動車協会（KAIDA）

＜輸出台数減も金額は増、高付加価値化が進展＞

輸出台数は、前年比 1.7%減の 273 万 6,109 台だった（表 5 参照）。2015 年（約 297 万台）以降最大の輸出台数を記録した 2024 年（278 万 2,621 台）の反動に加え、前述の現代自動車の米国新工場稼働による生産調整などが影響した。一方、自動車輸出額は 1.7%増の 719 億 7,452 万ドルと過去最大となった（注 5）。これは、中古車および高付加価値セグメ

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ント（SUV、EV など）の販売好調が寄与している。産業通商部によると、2025 年のエコカーおよび中古車の輸出額は過去最高を記録した。また、2025 年通年の輸出車のモデル別ランキングでは、トップ 10 のうち 7 モデルが SUV だった。

輸出を地域別に見ると、北米、中東、オセアニア、アジア向けは減少した半面、欧州、中南米、アフリカ向けは増加した。最大の輸出先である北米は、現地生産の拡大、EV 輸出の減少、自動車関税の影響などで 2.2%減少した。中東は地政学的な緊張の高まりや海外生産分の供給拡大、オセアニアは中国メーカーとの競争激化で減少した。一方、欧州は EU 各国の EV 補助金の拡大などで 3.6%増加したほか、中南米は中堅メーカーの好調な販売、アフリカは南アフリカ共和国、チュニジア、モロッコでの好調な販売によって増加した。

表5：メーカー別・地域別輸出の推移 （単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー別

メーカー	2023年 台数	2024年 台数	2025年 台数	2025年 前年比
現代自動車	1,150,268	1,172,633	1,143,941	△2.4
起亜	1,046,850	1,005,155	1,037,956	3.3
韓国GM	430,881	473,165	447,226	△5.5
ルノーコリア	82,228	67,123	35,773	△46.7
KGモビリティ	52,574	62,318	68,561	10.0
タタ大宇	3,470	2,218	2,652	19.6
合計	2,766,271	2,782,612	2,736,109	△1.7

地域別

地域別	2023年 台数	2024年 台数	2025年 台数	2025年 前年比
北米	1,549,164	1,686,517	1,649,930	△2.2
欧州	602,106	514,107	532,527	3.6
中東	219,933	219,560	189,582	△13.7
オセアニア	187,188	174,867	165,800	△5.2
中南米	124,080	122,292	130,749	6.9
アジア	42,576	36,096	32,681	△9.5
アフリカ	41,224	29,173	34,840	19.4
合計	2,766,271	2,782,612	2,736,109	△1.7

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

＜国産 HEV の拡大と輸入 EV の躍進が牽引するエコカー市場＞

次にエコカー（HEV、EV、プラグインハイブリッド（PHEV）、燃料電池自動車（FCEV））の動向を確認する。2025 年のエコカーの国内販売台数は、前年比 25.1%増の 81 万 3,346 台と大幅な成長となった（輸入車を含む、表 6 参照）。動力方式別に見ると、HEV、EV、PHEV など、全ての種類で伸びた。販売台数が最も多い HEV は、国産メーカー（現代自動車、起亜自動車）を中心とし、消費者の需要集中と新型モデルの販売開始による供給能力拡大、選択肢増加などで成長した。EV は、2024 年より早期に補助金支給を開始したことや、EV 新車種の増加による選択肢の拡大、海外ブランド EV の躍進などにより、2024 年のマイナス成長から大幅なプラス成長に転じた。なお、2025 年の国内販売台数に占めるエコカーの割合は 48.3%となり、2024 年の 39.8%を 10 ポイント近く上回った。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表6：エコカーの種類別国内販売（単位：台、%）（△はマイナス値）

国内販売台数

種類	2023年 台数	2024年 台数	2025年 台数	
			台数	前年比
ハイブリッド車（HEV）	376,603	495,577	576,520	16.3
電気自動車（EV）	158,009	141,965	216,405	52.4
プラグインハイブリッド車（PHEV）	10,796	9,174	13,619	48.5
燃料電池自動車（FCEV）	4,631	3,688	6,802	84.4
合計	550,039	650,404	813,346	25.1

うち輸入車販売台数

種類	2023年 台数	2024年 台数	2025年 台数	
			台数	前年比
ハイブリッド・プラグインハイブリッド車（HEV、PHEV）	102,476	143,600	174,218	21.3
電気自動車（EV）	26,572	49,496	91,253	84.4
合計	129,048	193,096	265,471	37.5

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）、韓国輸入自動車協会（KAIDA）

エコカーの輸出は、HEV が牽引し前年比 17.7%増の 87 万 4,412 台だった（表 7 参照）。HEV は多様なセグメント・モデルの販売開始により輸出増加の勢いを維持したものの、EV は上半期の米国向け輸出の不振により小幅減少となった。10 月末時点の地域別の割合を見ると、北米が 46.1%、欧州が 36.2%と、2 地域で全体の 8 割強を占めた（注 6）。

表7：エコカーの種類別輸出（単位：台、%）（△はマイナス値）

種類	2023年 台数	2024年 台数	2025年	
			台数	前年比
ハイブリッド車（HEV）	313,072	431,725	561,653	30.1
電気自動車（EV）	346,880	262,872	261,943	△0.4
プラグインハイブリッド車（PHEV）	65,043	48,118	50,729	5.4
燃料電池自動車（FCEV）	296	101	87	△13.9
合計	725,291	742,816	874,412	17.7

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）

＜2026 年、中東変数を除けば、国内販売、輸出、生産は微増と展望＞

最後に、2026 年の韓国自動車産業の展望について、KAMA のレポートを中心に紹介する。KAMA は 2026 年の国内販売について、国内経済の回復に伴い、買い替え需要や補助金政策によるエコカー販売の増加を見込むとした。一方で、家計負債の増加、人口減少や世帯構成の変化などが新規の需要を制限するとし、国内販売台数は 2025 年の実績から微増した 169 万台（2025 年は国産車 137 万 3,221 台、輸入車 31 万 1,302 台、合計 168 万 4,523 台）と展望した。輸出は、米国による自動車関税の不確実性が一部緩和されたほか、エコカー輸出の拡大によって 275 万台（同 273 万 6,109 台）になると展望した。また、輸出の拡大によって生産も微増し、413 万台（同 410 万 2,200 台）と予測された。KAMA の 2026 年の国内販売、輸出、生産の増加要因・減少要因分析の詳細は表 8 のとおり。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表8：2026年の自動車国内販売・輸出・生産の主な増減要因

項目	増加要因	減少要因
国内販売	• 老朽車増加および買い替え需要増加期待 ※10年以上使用された老朽車：（2023年）898万台、（2024年）948万台、（2025年10月）993万台 • 新車効果（フルモデルチェンジ7種、一部改良 9種） • EV補助金の拡大（2025年7,800億ウォン→2026年9,360億ウォン規模） • リープモーター、ジーカーなど中国EVブランドの韓国進出	• 過去最大の家計負債、物価高などで可処分所得の減少による購買意欲の低下 ※家計負債：（2023年）1,885兆ウォン、（2024年）1,926兆ウォン、（2025年3Q）1,968兆ウォン • 人口構造の変化による新車需要減少 ※超高齢化社会への突入による主力消費層の購買力低下、単身世帯の増加、自動車所有に対する概念の変化
輸出	• 米国関税が15%に低下、自動車専用入港手数料1年猶予など不確実性解消 • 新車効果（フルモデルチェンジ7種、一部改良 9種） • エコカー需要に対する供給能力確保 • 中堅メーカーの輸出中心の事業戦略強化	• 前年の需要先食い、関税の影響などによる米国市場の需要減少 • 中国ブランドの輸出およびグローバル進出拡大による海外市場での競合激化 • 国内ブランドの海外生産増加 • シリア・ロシアの情勢に起因する特需消滅による中古車の輸出減少
生産	• 国内販売と輸出の回復 • 中堅メーカーの新車効果と業績回復への期待 • EV専用工場の新規稼働 • 国内外のエコカー需要増加	• 現代自動車のHMGMA稼働率拡大、中国の現地生産回復など海外生産の増加 • 賃金交渉、ストライキなどによる生産減少

出所：韓国自動車モビリティ産業協会（KAMA）のデータを基にジェトロ作成

しかし、KAMA の 2026 年の展望は 2025 年 12 月時点のものであり、昨今の中東情勢などは反映されていない。中東情勢により原油価格が高騰している現在の状況を踏まえると、2026 年の展望は大きく変わる可能性がある点に留意が必要だ。

注 1：特段の言及がなければ、本文中のデータは KAMA、KAIDA からの引用である。
注 2：2024 年 11 月の 3.0%の基準金利から、2025 年 2 月に 2.75%、5 月に 2.5%へ段階的に引き下げ（2025 年 5 月 30 日付ビジネス短信参照）。
注 3：個別消費税とは、自動車など購入の際に課される税金で、2025 年に 30%の引き下げ措置を施行（5.0%→3.5%）。老朽化した車の買い替え支援は、100 万ウォンを限度に個別消費税を 70%減免する措置。
注 4：2 位はメルセデス・ベンツ「E200」、3 位は BMW「520」。テスラ「モデル Y ロングレンジ」は 4 位の 1 万 2,473 台で、標準モデルとあわせたモデル Y 全体の販売台数は 5 万 398 台。
注 5：韓国貿易協会の貿易統計。同金額には中古車輸出も含まれている。
注 6：KAMA の 2025 年 12 月発表「2025 年自動車産業の評価および 2026 年展望」から引用。2025 年 1～10 月までの統計。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

タイ（生産・販売）：正念場を迎える「アジアのデトロイト」

タイの自動車産業動向

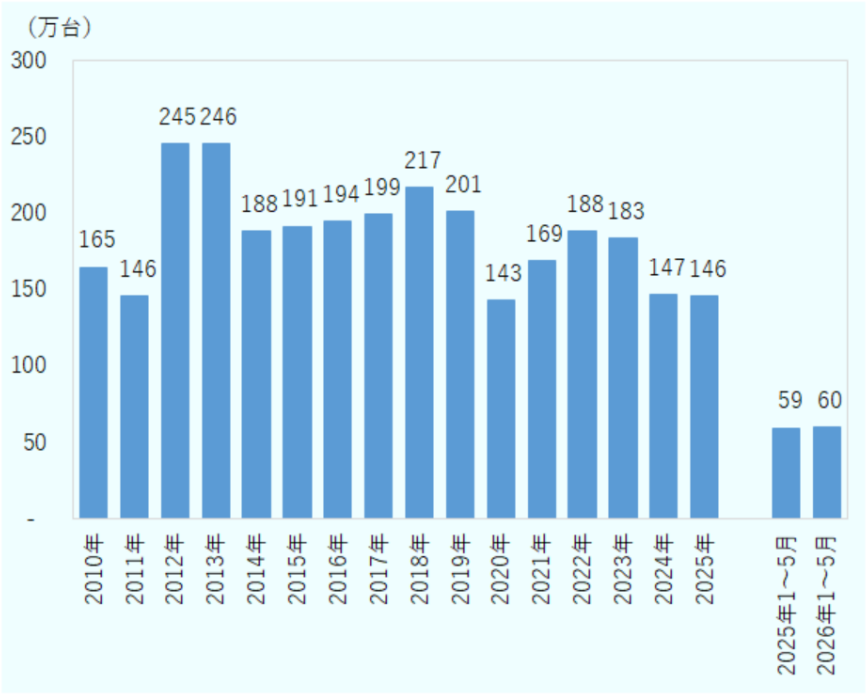
2026 年 9 月 4 日　ジェトロ・バンコク事務所（藪 恭兵）

回復の兆しを見せるタイの自動車市場だが、その内実は中国企業によるバッテリー式電気自動車（BEV）の販売増だ。生産の大半を占めるガソリン・ディーゼル車の需要は戻っておらず、これまで内需の低迷をカバーしてきた輸出も、中東情勢などにより厳しい局面に入っている。EV は生産・販売の両面で拡大が見込まれる一方、BEV やバッテリーの輸入依存度が高く、国内産業への恩恵を疑問視する声が出ている。地政学リスクに翻弄（ほんろう）される中、東南アジアの自動車大国の地位を守れるのか。それとも、EV 化の波に取り残されるのか。タイ自動車産業が迎える課題について考察する。

＜生産は底を打つも BEV が牽引、ガソリン・ディーゼルは依然低調＞

タイ工業連盟（FTI）によると、2025 年の自動車生産台数は 145 万 5,569 台で、前年比 0.9%減となった（図 1 参照）。2023 年から 3 年連続の減少となる。一方、足元では回復の兆しもみられ、2026 年 1～5 月の生産台数は前年同期比 0.4%増の 60 万台となった。

図1：タイの自動車生産台数（年次）

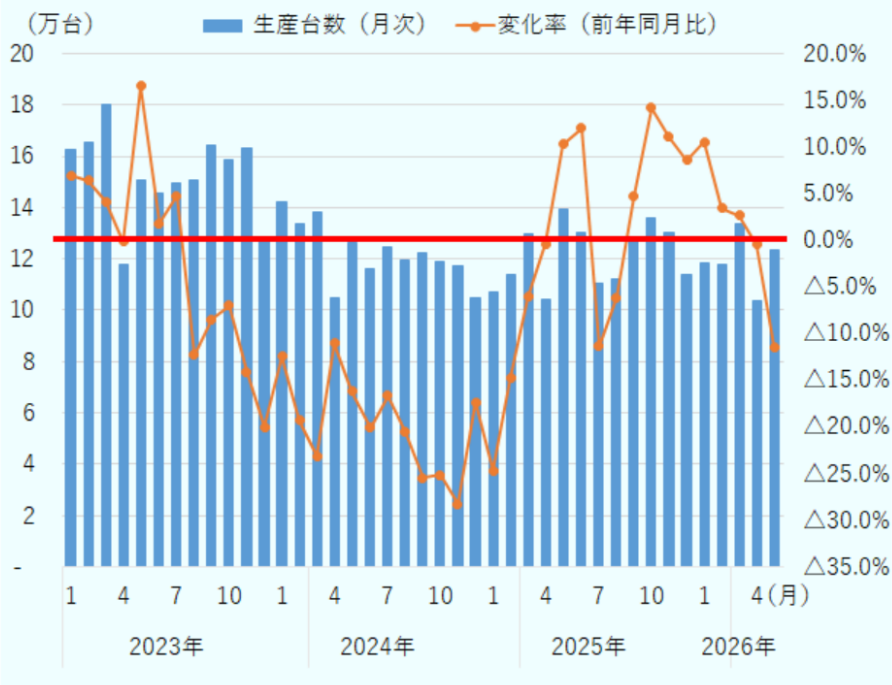


出所：FTI資料を基にジェトロ作成

生産動向を月次で見ると、2023 年 8 月以降、前年同月比で減少が続いていたが、2025 年 5 月に 10.3%増と 1 年 9 カ月ぶりにプラスへ転じた（図 2 参照）。その後は一部の月を除き、月産平均 12 万台を超えるペースで推移したものの、直近の 2026 年 5 月は前年同月比 11.4%減と再び減少に転じている。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図2：タイの自動車生産台数（月次）と変化率



出所：FTI資料を基にジェトロ作成

セグメント別に見ると、2025 年は、BEV の生産が前年比で 7 倍以上伸び、7 万台を超えた（表 1 参照）。BEV は依然として全体に占める割合は小さいものの、生産拡大ペースは他セグメントを大きく上回り自動車生産を牽引している。一方、乗用車（前年比 1.8%減、約 54 万台）、商用車（0.4%減、約 92 万台）ともに減少となり、自動車全体では 2023 年以降、生産台数の減少傾向が続く。商用車生産の 6 割を構成するピックアップトラックは前年比でほぼ横ばいを示しており、回復基調に入ったとは言い難い。全体の約 2 割を占める 1,500cc 以下の小型乗用車も、生産台数は 2 年連続で前年比約 15%減となった。ガソリン・ディーゼル車を中心とした車両生産の低調な状況が続いている。

表1：タイの自動車生産台数（2025年・セグメント別）

（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

セグメント	2023年	2024年	2025年		
	台数	台数	台数	構成比	伸び率
乗用車	640,153	549,752	539,807	37.1%	△1.8%
1,500cc以下	439,461	374,145	317,858	21.8%	△15.0%
1,501cc～1,800cc	59,629	53,779	58,576	4.0%	8.9%
1,801cc～2,000cc	57,416	58,566	55,721	3.8%	△4.9%
2,000cc超	11,995	5,314	11,045	0.8%	107.8%
バッテリー式電気自動車（BEV）	―	9,520	70,913	4.9%	644.9%
不明	71,652	48,428	25,694	1.8%	△46.9%
商用車	1,201,533	919,245	915,762	62.9%	△0.4%
ピックアップ	1,151,579	893,700	893,921	61.4%	0.02%
その他トラック	37,475	16,847	11,192	0.8%	△33.6%
小型・大型バス	8,768	8,698	10,649	0.7%	22.4%
合計	1,841,686	1,468,997	1,455,569	100%	△0.9%

出所：FTI資料を基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

BEV の生産拡大については、タイ政府による EV 振興策の条件である国内生産義務に応じて、主に中国 BEV メーカーの現地生産が進展したことが背景にある。上海汽車（SAIC）はタイ財閥企業 CP（チャロン・ポカパン）グループとの合弁事業を通じて 2016 年から生産を行っている。これに対し、BYD や広州汽車、長安汽車などは、2022～2024 年にかけて新たに現地生産計画を発表した（表 2 参照）。米国調査会社ロジウム・グループによると、2026 年第 2 四半期時点で、これら中国メーカーの工場のほとんどが操業を開始している（米国調査会社ロジウム・グループウェブサイト参照）。

表2：中国BEVメーカーのタイ生産動向（2026年第2四半期時点）　（ーは記載なし）

企業名	GWM (長城汽車)	BYD (比亜迪)	Changan (長安汽車)	SAIC (上海汽車)	Chery (奇瑞汽車)	GAC (広州汽車)	Wuling (五菱汽車)	NETA (哪吒汽車)
パートナー	ー	ー	ー	CPグループ	ー	ー	EVプライマス	バンチャン・ゼネラル・アッセンブリ
発表年	2020	2022	2023	2016 (EVは2023～)	2024	2024	2023	2023
投資額 (100万ドル)	664	492	242	157	147	63	不明	70
生産品目	EV / ICE	EV	EV	EV / ICE	EV	EV	EV	EV
生産能力 (万台)	8	15	10	10	8	5	1	20
稼働状況	稼働中	稼働中	稼働中	稼働中	稼働中	稼働中	稼働中（委託生産）	不明
所在地	ラヨーン	ラヨーン	ラヨーン	チョンブリー	ラヨーン	ラヨーン	チャチェンサオ	バンコク

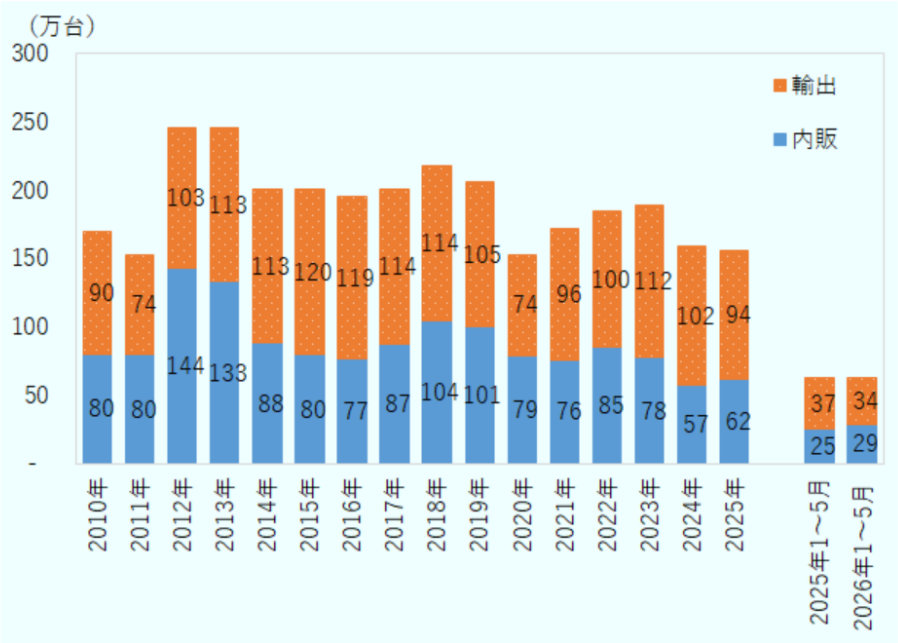
出所：ロジウム・グループ

＜中東情勢で輸出停滞＞

2025 年は、タイ国内市場（内販）が約 62 万台に対して、タイから海外市場向けの輸出台数は約 94 万台となった。生産ピークだった 2013 年（246 万台）と比べて、国内市場向けの比率は縮小している。ただ、国内市場向けの生産台数は、2024 年の約 57 万台から 2025 年は 62 万台まで回復し、2026 年 1～5 月も前年同期比 43.8%増と、緩やかに持ち直しの動きがみられる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図3：タイの自動車国内販売・輸出台数（年次）



出所：FTI資料を基にジェトロ作成

他方、輸出向け生産は、2025年は100万台を下回り、前年比8.2%減少となった。2026年1～5月も、前年同期比8.5%減の約34万台と、同様の傾向が続いている。タイ通関統計に基づき、同時期の乗用車（HS8703）の輸出を仕向け地別に見ると、最大の輸出先であるオーストラリアが同39%減となったほか、中東諸国（サウジアラビア、アラブ首長国連邦〔UAE〕、イラク、クウェートなど）もおおよそ50～100%近く減少している。オーストラリア向けでは、2025年2月に施行した「2024年新車効率性基準（NVES）法」に基づく環境規制が、中東向けでは、ホルムズ海峡の事実上の封鎖（2026年4月14日付地域・分析レポート参照）が、輸出減少の一因となった。2026年5月単月で見ると、輸出（約5.9万台）と内販（約5.8万台）が拮抗（きっこう）している。タイ工業連盟（FTI）自動車産業グループの会長顧問（広報担当）のスラポン・パイシットパッタナポン氏は、「輸出向け生産台数がこの水準まで落ち込んだのは初めて」とコメントしている（「バンコクポスト紙」6月30日付）。

次に、2025年の国内自動車販売台数をセグメント別に見ると、商用車のピックアップトラックと2～4トン級のトラックを除く全てのセグメントが前年比プラスとなった（表3参照）。販売回復は、構成比の大きい乗用車と四輪駆動車（商用車）が牽引した。一方、ピックアップトラック（構成比30%）は前年比6.9%減と低迷が続いている。2024年に続き、主な購入層である農家や中小企業事業者に対する自動車ローン審査が厳格化され、需要回復を抑制している（2025年6月27日付地域・分析レポート参照）。タイの家計債務残高（対GDP）は、2026年第1四半期（1～3月）で85.9%と、2021年第4四半期（10～12月）の94.6%からは改善しているが、依然として高水準にある。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：タイの国内自動車販売台数（セグメント別）

セグメント	2023年	2024年	2025年		
	台数	台数	台数	構成比	伸び率
乗用車	292,384	224,156	239,244	38.5%	6.7%
商用車	483,396	348,519	381,922	61.5%	9.6%
1トンピックアップ	325,024	200,190	186,416	30.0%	△6.9%
2～4トントラック	13,509	7,222	6,136	1.0%	△15.0%
4トン超トラック・バス	14,173	8,824	9,169	1.5%	3.9%
四輪駆動車	114,608	117,800	166,918	26.9%	41.7%
その他	16,082	14,483	13,283	2.1%	△8.3%
合計	775,780	572,675	621,166	100%	8.5%

出所：FTI資料を基にジェトロ作成

＜2026 年上半期で日系シェアが 6 割弱に＞

生産・販売の両面で BEV の割合が拡大する中、タイで BEV を生産・販売している中国ブランドの存在感が高まっている。かつて約 85%の自動車市場シェアを占めていた日本ブランドの牙城を崩しつつある（2026 年 5 月 11 日付地域・分析レポート参照）。この構図は 2026 年も変わらず、上半期（1～6 月）の自動車の新規登録台数（タイ運輸省陸運局）を見ると、中国ブランドの市場シェアは約 33%に達し、日本勢のシェアは 6 割を切る水準にまで低下している（表 4 参照）。ブランド別では、トヨタとホンダ、三菱の 3 ブランドで 50%近いシェアを維持する一方、ピックアップトラックの販売不振が響くいすゞは伸び悩んでいる。中国ブランドでは、BYD、MG（上海汽車）、AION（広州汽車）などが安定成長を見せるとともに、JAECOO（奇瑞汽車）や GEELY（吉利汽車）といったタイ市場へ参入した後発ブランドも急速に成長している。

表4：タイにおける自動車登録台数の推移（2024～2026年6月、ブランド別）

（△はマイナス値、－は値なし）

ブランド	2024年	2025年			2026年1～6月	
	台数	台数	シェア	前年比	台数	シェア
トヨタ	181,176	183,045	35%	1%	108,080	32%
ホンダ	83,260	71,510	14%	△14%	41,838	12%
いすゞ	49,077	39,253	7%	△20%	22,950	7%
三菱	24,594	22,513	4%	△8%	12,700	4%
日産	9,407	8,317	2%	△12%	4,334	1%
マツダ	10,746	7,722	1%	△28%	4,020	1%
スズキ	6,759	4,811	1%	△29%	2,634	1%
日系全体	367,181	338,648	64%	△8%	197,125	59%
BYD	26,906	41,209	8%	53%	25,956	8%
MG	17,874	24,121	5%	35%	16,875	5%
JAECOO	161	8,993	2%	5486%	15,020	4%
AION	5,184	13,763	3%	165%	11,812	4%
DEEPAL	5,617	8,459	2%	51%	7,773	2%
GEELY	－	1,608	0%	－	6,198	2%
中資系全体	77,110	136,079	26%	76%	110,712	33%
タイ合計	505,790	527,085	100%	4%	335,739	100%

注：「日系全体」「中資系全体」はブランド名などの情報を基に筆者が集計。またブランドの順は2026年1～6月の登録台数を国籍別に列挙。

出所：タイ運輸省陸運局（DLT）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

今後の見通しとして、地場金融大手アユタヤ銀行は 2026 年 1 月時点で、自動車生産は横ばい、国内販売は前年比 1～2%増、輸出は 1～2%減を見込む（表 5 参照）。生産面では、ガソリン車（ICE）の減少と、ハイブリッド（HEV）やプラグイン HEV（PHEV）を含む電気自動車（XEV）の生産増加を予測している。タイ政府の振興策「EV 3.5」に基づく補助金供与の条件である EV のタイ国内での生産や、物品税減税措置が、EV 全般の生産を後押しする見込みだ。一方、国内需要については、短期的にはピックアップトラック市場の低迷を指摘しつつも、景況感の改善などにより、徐々に回復するとした。輸出については、主要輸出先の成長鈍化や環境規制の強化などが阻害要因になると見込む。もっとも、この予測は中東情勢の緊迫化以前に公表されたものであり、その後の状況を踏まえると、輸出環境はより厳しい見通しとなる懸念がある。

表5：アユタヤ銀行による自動車産業見通し（2026～2028年）

項目	内容
乗用車 全体	• 自動車生産は横ばい。国内販売は前年比1～2%増、輸出は1～2%減。 • ICE生産は引き続き減少。一方、電気自動車（XEV）の生産台数は増加する。主な要因として、(1) EV 3.5に基づく2026～2027年にBEV生産が輸入量の2～3倍に達する（ノルマがある）こと、(2) 2026年～2032年の物品税減税による（M）HEV生産に対する税優遇措置。 • 国内販売は増加を見込む一方、2026年は農業部門の購買力低下や米国の報復関税の影響を受けた企業活動を背景に、特に1トンピックアップトラックの販売は低迷が続く。2027～2028年には、景況感の改善や観光業の回復、XEVの成長に支えられ、需要は徐々に回復する。 • 輸出は複数の阻害要因により縮小する。阻害要因として、(1) 特に2026年における貿易相手国の経済成長の鈍化、(2) 中国におけるEVの過剰供給の解消加速、(3) 貿易相手国におけるCO2削減目標に沿った厳格な環境基準導入によるICE輸出の抑制が挙げられる。一方、BEV輸出は、タイ投資委員会（BOI）の規則「輸出向けEV1台の生産を生産オフセット1.5台としてカウントする」の恩恵を受ける。
EV	• XEVの新規登録は28万5,000台に増加見通し。内訳はBEVが12万5,000台、HEVが13万2,000台、PHEVが2万8,000台。先進技術を搭載し、航続距離を延ばした新型モデルの投入が市場拡大を後押しする。国際エネルギー機関（IEA）（2025年）によると、BEV・PHEV車種数は2030年には世界で1,130車種に達する一方、ICE車は1,378車種前後で横ばいとなる。さらに、2026年からユーロ6排出ガス基準が全面的に施行されることで、ICE車はEVに比べてコストや価格が上昇する。また、タイではEV市場における価格競争の鈍化が見込まれる。 • 電気バスおよび電気商用車の新規登録台数は、それぞれ510台、1,600台に増加する見通し。主な要因として、(1) 1,520台の電気バスを対象としたリース契約による調達案件を通じた新たな投資の拡大が見込まれ、納入は2026年後半に開始される予定であること、 (2) 日系メーカーによる新型の電気商用車、特にBEVピックアップトラックの投入、(3) 規模の経済によるバッテリー生産コストの低下が挙げられる。IEA（2025年）によると、電気トラックの価格は2030年までに約15～35%低下し、長距離輸送における総保有コストはディーゼルトラックと同水準になる見通し。

出所：アユタヤ銀行「タイ産業見通し（2026～2028年）」（2026年1月20日付）

2026 年 3～4 月にバンコクで開催されたモーターショーでは、約 13 万台の販売予約のうち、約 7 割を中国系ブランドが占めた（2026 年 4 月 15 日付ビジネス短信参照）。この結果について、サイアム商業銀行の調査部門（SCB EIC）は、自動車ローン審査の厳格化から、販売予約の 3 割がキャンセルされる可能性があると分析している。また、納車される車両の大部分が輸入車になると述べ、タイの地元経済への恩恵は限定的と見る。この点、現地紙「ザ・スタンダード紙」（6 月 29 日付）は、バッテリーセルなど EV の重要部品は輸入に依存しており、タイの部品メーカーの間で、EV 市場の拡大による恩恵がタイ国内に還元されているのか疑問が生じていると指摘した。綿密な構造設計がなければ、約 2,400 社に及ぶサプライチェーンと 69 万人の雇用を抱えるタイの自動車産業は EV エコシステムから取り残され、最大 11 万人が失業のリスクにさらされるとの推定を紹介した。60 年かけて築いてきた「アジアのデトロイト」の地位が岐路に立たされている。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

マレーシア（生産・販売）：マレーシア 2025 年の自動車販売

2 年連続で 80 万台を突破し過去最高を記録

2026 年 7 月 7 日　クアラルンプール事務所（戴　可炘）

マレーシアの 2025 年新車販売台数は 2 年連続で 80 万台を突破し、4 年連続で過去最高を更新した。堅調な国内需要を背景に、同国政府主導で発展してきた国民車メーカー（プロドゥア、プロトン）が引き続き市場を牽引する一方、中国系メーカーや電気自動車（EV）の存在感も高まっている。また、販売が好調だった一方で、生産台数は前年を下回るなど、市場構造にも変化がみられる。

本稿では、2025 年の自動車市場の動向を販売・生産の両面から分析する。併せて、国民車メーカーと外資系メーカーの競争状況、EV 市場の拡大、中国メーカーの台頭、さらに 2026 年の市場見通しについて整理する。

＜新車販売台数は過去最高の 82 万台に＞

マレーシアの 2025 年新車販売台数は 82 万 752 台となり、前年比で 0.2%増加した。2 年連続で 80 万台を超えた。2024 年に記録した過去最高をさらに更新し、4 年連続で過去最高を記録した。自動車販売が好調に推移した要因として、マレーシア自動車協会（MAA）は、堅調な国内経済、2.75%まで引き下げられた政策金利（OPR）による自動車ローン利用環境の改善、安定した社会・政治環境、低失業率に象徴される良好な労働市場を挙げた。また、A セグメント（注 1）での受注残が高水準で推移し、小型車を主力とする国産車のシェアをさらに 0.4 ポイント押し上げた。加えて、国産車を含む新モデルの投入が好調だったことや、2025 年末で完全組立（CBU）のバッテリー式電気自動車（BEV）向け税制優遇措置が終了することを見越した需要もあり、BEV 販売台数は前年比で約 2 倍に増加した。

車種別では、全体の 9 割強を占める乗用車が 75 万 9,098 台と前年比 1.4%増だったのに対し、商用車は 11.7%減の 6 万 1,654 台に減少した（表 1 参照）。MAA によると、乗用車が伸びた背景には、スポーツ用多目的車（SUV）の好調があり、SUV は前年比 13.0%増となった。一方、2 年連続で減少した商用車については、2024 年 6 月にマレー半島部で実施されたディーゼル補助金の撤廃の影響があると分析した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表1：マレーシアにおける車種別の新車販売台数の内訳　（△はマイナス値）

車種	2024年		2025年		
	通年（台）	シェア（%）	通年（台）	シェア（%）	前年比（%）
乗用車	748,929	91.5	759,098	92.5	1.4
普通乗用車	475,156	58.0	458,556	55.9	△3.5
スポーツ用多目的車（SUV）	203,426	24.8	228,572	27.8	12.4
多目的車（MPV）	69,237	8.5	69,839	8.5	0.9
窓付きバン	1,110	0.1	2,131	0.3	92.0
商用車	69,844	8.5	61,654	7.5	△11.7
ピックアップトラック	49,011	6.0	45,448	5.5	△7.3
トラック	14,334	1.8	11,598	1.4	△19.1
パネルバン	3,948	0.5	3,331	0.4	△15.6
プライムムーバ	2,196	0.3	1,104	0.1	△49.7
バス	355	0.0	173	0.0	△51.3
新車販売台数合計	818,773	100.0	820,752	100.0	0.2

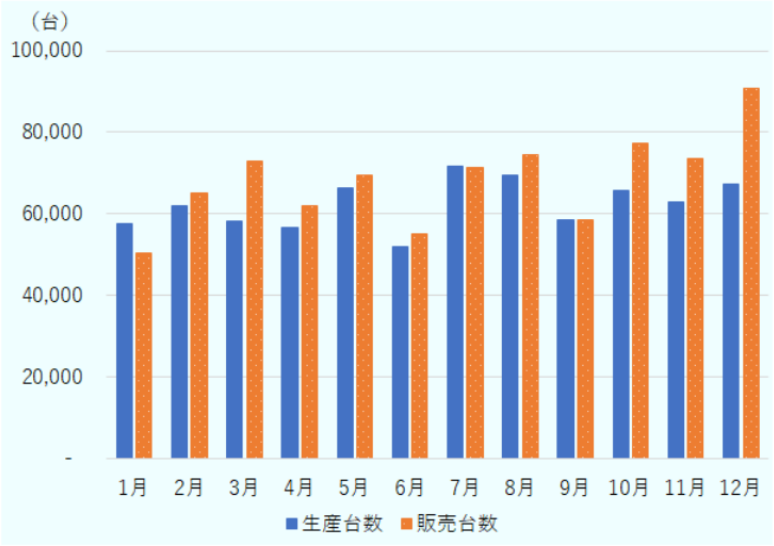
注：シェアの母数は、新車販売台数合計。

出所：マレーシア自動車協会（MAA）

乗用車の車種別では、SUV のほか、多目的車（MPV）が前年比 0.9%増の 6 万 9,839 台、窓付きバンが 92.0%増の 2,131 台と、いずれも前年を上回った。これに対し、普通乗用車は 3.5%減の 45 万 8,556 台だった。商用車は、全ての車種が前年実績を下回った。

2025 年の新車販売台数を月別に見ると、12 月の販売台数は 2 年連続で 8 万台を超え、過去最高の 9 万 716 台を記録した。次いで、10 月は 7 万 7,195 台、8 月は 7 万 4,479 台、11 月は 7 万 3,505 台と続いた。特に、10 月から 12 月にかけては、販売台数が生産台数を大きく上回った（図参照）。民間調査会社ケナンガ・リサーチは、完全組立（CBU）の電気自動車（EV）に対する税制優遇措置が 2025 年 12 月末に終了したことに加え、各社による年末のプロモーション活動が大きく寄与したと分析した。

図：月別新車生産台数・販売台数（2025年）



出所：マレーシア自動車協会（MAA）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜国民車メーカーが 6 割強のシェアを占める＞

2025 年の新車販売台数をメーカー別に見ると、国民車メーカー2 社（プロトン、プロドゥア）が市場シェアの 62.3%を占めた（表 2 参照）。商用車を販売しないこの 2 社は、乗用車の市場シェアでは 67.4%を占めた。

表2：マレーシアにおける主要メーカー別の新車販売台数の内訳

（△はマイナス値、ーは値なし）

項目	2024年		2025年		
	通年（台）	シェア（%）	通年（台）	シェア（%）	前年比（%）
乗用車	748,929	91.5	759,098	92.5	1.4
商用車	69,844	8.5	61,654	7.5	△11.7
国民車（乗用車）	505,689	61.8	511,468	62.3	1.1
プロドゥア	358,102	43.7	359,904	43.9	0.5
プロトン	147,587	18.0	151,564	18.5	2.7
国民車以外（乗用車＋商用車）	313,084	38.2	309,284	37.7	△1.2
トヨタ	100,770	12.3	100,760	12.3	—
ホンダ	81,699	10.0	72,301	8.8	△11.5
JAECOO	7,038	0.9	16,125	2.0	129.1
BYD	8,570	1.0	15,166	1.8	77.0
チェリー	12,645	1.5	14,654	1.8	15.9
三菱自動車	16,167	2.0	13,823	1.7	△14.5
新車販売台数合計	818,773	100.0	820,752	100.0	0.2

注1：プロトン、プロドゥア、ホンダは乗用車のみ。トヨタ（レクサスを除く）と三菱（三菱ふそうを除く）は、乗用車と商用車の合算。
注2：シェアの母数は、新車販売台数合計。
出所：マレーシア自動車協会（MAA）

日本のダイハツ工業が 25%、三井物産が 7%出資する第 2 国民車プロドゥアは、前年比 0.5%増の 35 万 9,904 台で市場シェアの 43.9%を占め、昨年に引き続き首位に立った。また、同社は総販売台数が過去最高だったと発表した。同社の主な販売車種では、「ベザ」が 10 万 448 台と 2 年連続で 10 万台を超え、モデル別で首位を維持した。これに「アクシア」（8 万 4,291 台）、「マイヴィ」（7 万 2,724 台）が続いた。2025 年 12 月に発売を開始した同社初の EV「QV-E」およびコンパクト SUV「トラズ」については、2026 年の実績への寄与が期待されている。

一方、2017 年に中国の吉利汽車（Geely）が 49.9%を出資した第 1 国民車プロトンは、2.7%増の 15 万 1,564 台で市場シェアの 18.5%を占めた。同社によると、ベストセラーモデルである代表的な小型セダン「サガ」の販売台数は 7 万 4,013 台となり、2011 年以来となる最高記録を更新した。さらに、「S70」はマレーシアで最も人気のある C セグメント・セダン（注 2）としての地位を維持した。また、SUV シリーズの「X50」「X70」「X90」も各セグメントで引き続きトップポジションを確固たるものとし、堅調に推移した。加えて、2024 年末に新たに発表したマレーシア初の国産 EV「e.MAS 7」は、2025 年の EV 販売台数において首位を獲得し、高い存在感を示した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

日系を含む外資系メーカーの販売台数は、商用車販売の減少により前年比 1.2%減の 30 万 9,284 台となった。そのうち、トヨタは前年比 0.1%増の 10 万 760 台で、市場シェアの 12.3%を占め、外資系メーカーでは 5 年連続で首位を独走した。同社は乗用車と商用車を販売しているが、モデル別の販売台数は公表していない。

ホンダは前年比 11.5%減の 7 万 2,301 台となったものの、市場シェア 8.8%を確保し、2 位を維持した。同社によると、販売上位 3 モデルは、「HR-V」（同社売上シェア 25.0%）、「シティ（セダン）」（同 24.0%）、「CR-V」（同 15.0%）だった。なお、商用車を販売していないホンダは、乗用車カテゴリーにおいてはトヨタを上回り、外資系メーカーの中で 12 年連続首位を維持した。

また、2025 年は中国系メーカーが前年から大きく伸長し、マレーシア市場における存在感を一段と高めた。そのうち、上位 3 ブランドである JAECOO、BYD、Chery の合計販売台数は、4 万 5,945 台（全体の 5.6%）に達し、2024 年の 2 万 8,253 台（同 3.4%）から大幅に増加した。

＜生産台数は前年比 5.4%減、メーカー別に動向の差あり＞

新車販売台数は過去最高を記録したのに対し、2025 年の生産台数は、前年比 5.4%減の 74 万 7,780 台にとどまった（表 3 参照）。そのうち、乗用車が 70 万 4,603 台、商用車が 4 万 3,177 台で、それぞれ前年比 5.4%、5.6%減となった。

メーカー別の生産台数を見ると、国民車では、プロドゥアが前年比 0.7%増の 36 万 3,570 台と増加した一方、プロトンが 3.3%減の 14 万 4,582 台だった。また、国民車以外では、トヨタが 0.6%増の 9 万 5,155 台と微増だった一方、ホンダが 21.9%減の 7 万 223 台、三菱自動車が 21.8%減の 8,442 台と、いずれも 2 桁減となった。中国系メーカーでは、奇瑞汽車（Chery）が前年比 8.5%減の 1 万 3,771 台となった。一方、現地生産を行っていない比亜迪（BYD）は、販売台数が前年比 77.0%増加したことから、輸入車を中心にマレーシア市場で急速に存在感を高めている。同社は現地生産を計画しているものの、マレーシア投資貿易産業省（MITI）が提示する輸出要件や価格条件などを巡り、計画見直しの可能性が指摘されており、今後の事業展開や現地生産の実現動向が注目される（2026 年 4 月 27 日付ビジネス短信参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：マレーシアの生産台数の内訳　（△はマイナス値）

項目	2024年		2025年		
	通年（台）	シェア（%）	通年（台）	シェア（%）	前年比（%）
乗用車	744,604	94.2	704,603	94.2	△5.4
商用車	45,743	5.8	43,177	5.8	△5.6
国民車（乗用車＋商用車）	510,568	64.6	508,152	68.0	△0.5
プロドゥア	361,000	45.7	363,570	48.6	0.7
プロトン	149,568	18.9	144,582	19.3	△3.3
国民車以外（乗用車＋商用車）	279,779	35.4	239,628	32.0	△14.4
トヨタ	94,597	12.0	95,155	12.7	0.6
ホンダ	89,857	11.4	70,223	9.4	△21.9
チェリー	15,045	1.9	13,771	1.8	△8.5
三菱自動車	10,802	1.4	8,442	1.1	△21.8
新車生産台数合計	790,347	100.0	747,780	100.0	△5.4

注1：プロトン、プロドゥア、ホンダ、三菱自動車は乗用車のみ。トヨタは、乗用車と商用車の合算。
注2：シェアの母数は、生産台数合計。
注3：JAECOOは、チェリーによって生産されている。
出所：マレーシア自動車協会（MAA）

＜2026年新車販売台数は前年を下回る見込み＞

2026年通年の新車販売台数見通しについて、MAAは1月20日、前年比3.8%減の79万台（うち、乗用車が73万台、商用車が6万台）になると予測した。需要を下支えする要因として、(1)安定した労働市場による購買力の維持、(2)手頃で燃費性能に優れた車種、とりわけ国産車への需要、(3)EVエコシステムの発展、(4)新ブランドおよびモデルの登場と、これに伴う戦略的な販売促進活動や付加価値サービスによる市場の活性化などを挙げた。一方で、需要の下押し要因として、(1)マレーシア経済が 4.0～4.5%の緩やかな成長にとどまる見通しであること、(2)米国の不安定な政策や地政学的緊張による世界貿易の不確実性、(3)インフレに伴う製造・部品・オペレーションコストの上昇、(4)輸入EV向け優遇措置の終了による価格変動、(5)ガソリン補助金新制度（注3）の導入に伴いEVへの移行や需要が鈍化する可能性、(6)EV市場が依然として初期段階にあり、現地組立のさらなる進展が必要であることなどが指摘された。

その後、民間調査会社ケナンガ・リサーチは5月21日、MAAと同じく2026年の予測販売台数を79万台と予測した。7月以降、CKD向けの物品税の計算基準において、製造コストに加え、販売費用や利益などの非製造項目も含めたオープン・マーケット価格（OMV）が段階的に導入されることで、車両価格の上昇が見込まれ、需要への影響が予想される。一方、2026年6月以降に導入される割賦ローン制度改革（注4）は、消費者にとってより公平な金融環境を整え、購入意欲を後押しする要因になると評価している。そのほか、魅力的な新モデルの投入や安定した雇用環境なども需要を支える要素として挙げた。

なお、MAAが5月19日に発表した統計によると、2026年1～4月の新車販売台数は前年同期比1.6%増の25万4,319台に達し、引き続き堅調に推移している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜xEV 販売は拡大傾向にあるも勢いは不透明＞

2025 年の電動車（xEV）の販売台数は、前年比 52.2%増の 6 万 9,363 台となり、2024 年の 4 万 5,562 台から大幅に増加した。販売市場全体に占めるシェアも、前年の 5.6%から 8.5%へと拡大した。内訳は、BEV が約 2 倍の 3 万 848 台、ハイブリッド電気自動車（HEV）が 25.0%増の 3 万 8,515 台だった。

一方、EV 市場の本格的な拡大にはなお課題が残る。民間調査会社のケナンガ・リサーチは、ガソリン補助金の新制度導入に加え、EV 充電インフラ整備の遅れを背景に、EV の本格普及には時間を要すると見込んでいる。報道によると、2026 年 2 月末時点での国内 EV 充電施設数は計 5,624 カ所（内訳は、直流の急速充電施設 1,923 カ所、交流の普通充電施設 3,701 カ所）にとどまった。政府は、2025 年までに 1 万カ所の設置を目標としていたが、達成率は 56.2%だった。

加えて、MITI は 7 月 1 日以降、EV の完成車（CBU）のフランチャイズ AP（輸入許可）（注 5）による輸入について、新たに CIF 価格の下限を 20 万リンギ（約 780 万円、1 リンギ＝約 39 円）、モーター出力の下限を 180 キロワットとする要件を導入すると発表した（2026 年 5 月 20 日付ビジネス短信参照）。これにより、販売を抑制する可能性があると指摘されている。

一方、マレーシア電気自動車オーナーズクラブ（MyEVOC）は、中東情勢の緊迫化に伴う燃料価格の上昇・変動を背景に、EV への関心が高まっているとの見通しを示した。また、政府は国民を対象に 1 リットル 1.99 リンギのガソリン価格を補助金によって維持しつつも、4 月以降、1 人当たりの月間購入枠が 300 リットルから 200 リットルへ引き下げられたことに加え、150 リットルへの引き下げも検討されており、EV への関心が高まる要素の 1 つと考えられる。

注 1：重量が 1,000 キログラム以下の車で、最も小型の車両カテゴリーを指す。
注 2：重量が 1,251～1,400 キログラムの車で、「小型ファミリーカー」とも呼ばれる。
注 3：「BUDI95（ブディ 95）（マレー語）」制度に基づき、2025 年 9 月 30 日以降、RON95 ガソリン補助金の合理化を全面開始。有効な運転免許証を持つマレーシア国民を対象に、1 リットル 1.99 リンギの補助価格を適用。
注 4：借り手に不利だった定額金利や返済初期に利息が集中する方式が撤廃され、実効金利（EIR）と借入残高に基づく金利算定方式が導入される。
注 5：フランチャイズ AP とは、正規自動車販売代理店に発給される輸入許可証。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

インドネシア（生産・販売）：新車販売は低迷も、BEV と輸出が拡大

中古車市場の拡大が新車需要を下押し

2026 年 6 月 1 日　ジャカルタ事務所（大滝 泰史）

国内新車販売の低迷が続く一方、バッテリー式電気自動車（BEV）販売と輸出が拡大し、市場構造の変化が鮮明になった。BEV 市場では中国系が存在感を高めたが、販売拡大は輸入車に大きく支えられている。また、中古車市場の拡大が新車需要を下押ししている。インドネシア市場は、新車内需が牽引する段階から、BEV 輸入、輸出、中古車市場が併存する段階に移りつつある。本稿では、2025 年のインドネシア自動車市場の動向について紹介する。

＜国内新車市場は弱含み、BEV 販売は拡大＞

こうした変化の前提として、国内新車市場の弱さがある。新車販売台数は前年比 7.2%減の 80 万 3,679 台となり、2024 年に続き 100 万台を大きく下回った。内訳は、乗用車が 63 万 5,379 台、商用車が 16 万 8,300 台だった（表 1 参照）。生産台数も前年比 4.1%減の 114 万 7,600 台にとどまり、国内需要の弱さが生産面にも影響した。

一方で、BEV の販売拡大、完成車（CBU）・完全ノックダウン（CKD）方式によって国内生産された車両の輸出の増加、中国系メーカーを中心とした輸入車の急増、中古車市場の拡大など、市場構造の変化も鮮明になった。2025 年の自動車市場は、単なる景気循環による販売減ではなく、消費者行動、メーカー間競争、電動化政策、輸出拠点としての位置付けの変化など、複合的な要因が重なった年だった。

表1：自動車の生産・販売・輸出の対前年比（2024～2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

販売/生産/輸出	項目	2024年	2025年	前年比
販売	乗用車	672,986	635,379	△5.6
	商用車	192,737	168,300	△12.7
	合計	865,723	803,679	△7.2
生産	乗用車	1,026,976	983,474	△4.2
	商用車	169,688	164,126	△3.3
	合計	1,196,664	1,147,600	△4.1
輸出	CBU	472,194	518,212	9.7
	CKD	46,311	63,263	△36.6
	合計	518,505	581,475	△12.1

出所：インドネシア自動車製造業者協会（ガイキンド）からジェトロ作成

販売減の背景には、複数の要因がある。第 1 に、自動車ローン金利の高止まりや与信審査の厳格化により、分割払いで新車を購入する消費者の負担が増した。第 2 に、車両価格の上昇が中間所得層の購買余力を圧迫している。2025 年 12 月の消費者物価指数（CPI）上昇率は前年同月比 2.92%だったが、新車価格はそれを上回るペースで上昇しているとの指摘もある。所得の伸びが追いつかなければ、消費者は購入時期を先送りするか、中古車へ移行す

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

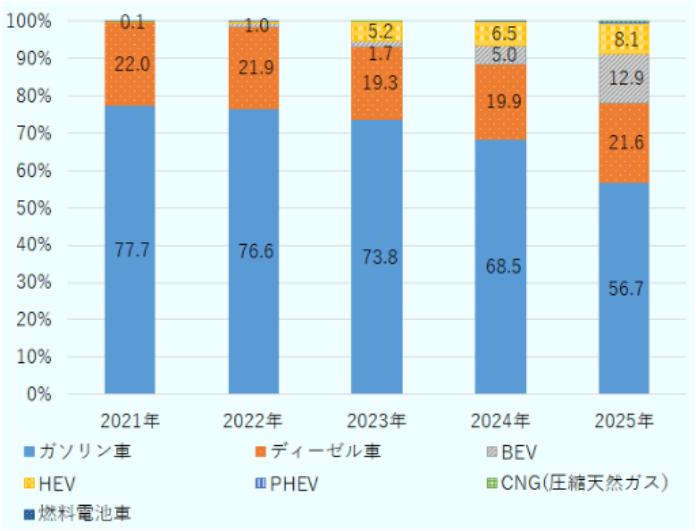
る傾向が強まる。第 3 に、商用車販売の低迷も市場全体を押し下げた。2025 年の商用車販売は 16 万 8,300 台で、物流、建設、資源関連などの事業用需要にも慎重姿勢がみられた。

＜BEV 販売が 10 万台を突破、中国系・新興勢が主導＞

販売台数を燃料別に見ると、ガソリン車が 45 万 5,948 台で最多だった。一方、BEV は 10 万 3,930 台に達し、販売全体の 12.9%を占めた（図 1 参照）。ディーゼル車は 17 万 3,240 台、ハイブリッド車（HEV）は 6 万 5,323 台、プラグインハイブリッド車（PHEV）は 5,235 台だった。2025 年は、BEV 販売台数が HEV を上回った。

BEV 販売をブランド国籍別に見ると、中国が 8 万 8,987 台と大半を占め、次いでベトナムが 1 万 885 台、韓国が 1,828 台で続いた。日本勢の BEV 販売は限定的であり、中国系・新興勢の勢いが続いている（表 2 参照）。

図1：燃料別販売台数（2021～2025年）



出所：ガイキンドからジェトロ作成

表2：BEV国別販売台数（2025年）　（単位：台、%）

国名	台数	割合
中国	88,987	85.6
ベトナム	10,885	10.5
韓国	1,828	1.8
ドイツ	824	0.8
フランス	660	0.6
インドネシア	455	0.4
日本	190	0.2
スウェーデン	101	0.1
合計	103,930	100.0

出所：ガイキンドからジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜日系が首位維持も前年比減、中国勢が急迫＞

販売をメーカー・ブランド別に見ると、トヨタ自動車が 25 万 431 台で首位を維持し、ダイハツ工業が 13 万 677 台、三菱自動車が 7 万 1,781 台、スズキ自動車が 6 万 6,345 台、ホンダが 5 万 6,495 台と続いた。日系メーカーは依然として上位を占め、販売網、アフターサービス、部品供給、ブランド信頼性の面で強みを維持している。一方、前年同期と比較すると、軒並み減少した（表 3 参照）。そのような中、中国の BYD は 4 万 6,711 台で 6 位に入り、DENZA ブランドを含む BYD グループでは前年度比約 3.3 倍となる 5 万 4,185 台となった。奇瑞汽車（Chery）も約 2.1 倍となる 1 万 9,391 台だった。2017 年から中国ブランドの中では比較的早く進出をしている上汽通用五菱汽車（ウーリン）は、前年同期比マイナス 15.1%の 1 万 8,605 台だった。特に BEV では、日系メーカーが強みを持つ内燃機関車や HEV とは異なり、価格、航続距離、充電性能、車載ソフトウエア、先進装備などが競争軸になっている。

表3：メーカー・ブランド別販売台数（2024～2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド名	国名	2024年	2025年	シェア（2025年）	前年同期比増加率
1	トヨタ	日本	288,982	250,431	31.2	△ 13.3
2	ダイハツ	日本	163,032	130,677	16.3	△ 19.8
3	三菱自動車	日本	72,217	71,781	8.9	△ 0.6
4	スズキ	日本	66,809	66,345	8.3	△ 0.7
5	ホンダ	日本	94,742	56,495	7.0	△ 40.4
6	BYD	中国	16,669	54,185	6.7	225.1
7	三菱ふそう	日本	27,804	25,310	3.1	△ 9.0
8	いすゞ	日本	26,296	25,046	3.1	△ 4.8
9	Chery	中国	9,191	19,391	2.4	111.0
10	現代	韓国	22,361	19,012	2.4	△ 15.0
合計			865,723	803,679	100	△ 7.2

注：BYDには、DENZAブランドを含む。

出所：ガイキンドからジェトロ作成

＜BEV 拡大は輸入依存、現地生産化が次の焦点＞

生産をメーカー・ブランド別に見ると、トヨタ自動車が 51 万 1,248 台で最大となり、三菱自動車が 16 万 6,180 台、ダイハツが 13 万 441 台、スズキ自動車が 8 万 7,945 台、現代自動車が 7 万 866 台と続いた。販売と同様、生産面でも日系メーカーの存在感は大きい。

燃料別では、ガソリン車が 86 万 971 台、ディーゼル車が 15 万 9,209 台、HEV が 9 万 7,462 台だったのに対し、BEV は 2 万 3,934 台にとどまった。販売では BEV が 10 万台を超えた一方、生産は限定的で、需要拡大は輸入依存だったとみられる。

インドネシア政府は、豊富な埋蔵量を抱えるニッケル資源を活用し、精練施設やバッテリー製造工場、BEV の完成車工場への投資誘致につなげる下流化政策を推進している。ただし、現時点では輸入車が BEV 需要の多くを担っており、今後は現地生産と現地調達をどこ

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

まで進められるかが課題となる。

実際、2025 年の自動車輸入台数（17 万 7,613 台）は、2024 年の 9 万 7,010 台から大幅に増加した。燃料別では、BEV が 10 万 6,394 台で最多となり、輸入全体の 59.9%を占めた。ディーゼル車は 4 万 3,484 台、ガソリン車は 1 万 9,520 台、HEV は 7,881 台だった。BEV の輸入元では、中国が 8 万 4,229 台、ベトナムが 2 万 289 台で大宗を占めた。ブランド別では BYD が 7 万 4,513 台（DENZA ブランド含む）、ビンファストが 2 万 289 台、AION が 6,839 台だった。

政府による BEV 優遇措置や、将来の現地生産を前提とした輸入販売が、BEV 市場拡大を後押ししたとみられる。2023 年に改正された大統領令 79 号では、2027 年末までに同規定を利用した台数分の BEV 国内生産を条件に、一定の要件を満たした BEV や関連部品について、輸入税や奢侈（しゃし）税を 2025 年末まで免除する措置などを含む財政インセンティブが導入された。

同措置は 2025 年末で終了したが、2026 年には内務大臣規則 11 号で BEV 向け自動車税（PKB）と自動車所有権移転税（BBNKB）の減免が規定された。また、同年 4 月の通達では、中東情勢の不安定化に端を発するエネルギー価格・供給の不安定化や再生可能エネルギー支援を踏まえ、各州知事に対して BEV 向け PKB・BBNKB 免除の措置を講じるよう要請した。さらに、2026 年 5 月時点の報道によると、政府は四輪 EV10 万台、電動二輪 10 万台を対象とする追加支援を検討していた。当初は同年 6 月初めの導入を目指し、具体的には、四輪 EV では付加価値税（VAT）の 40～100%を政府が負担し、電動二輪には 1 台当たり 500 万ルピアを補助する案が示されていた。その後、補助制度や税制スキームの精査に時間を要するとして、導入を 7 月に延期するとしている。

＜輸出は拡大、フィリピン・ベトナム向けが牽引＞

輸出は国内販売とは対照的に拡大した。2025 年の輸出台数は、CBU が 51 万 8,212 台、CKD が 6 万 3,263 台で、合計では 58 万 1,475 台となった。2024 年の 51 万 8,505 台から約 12%増加した。輸出先では、フィリピンが 18 万 9,942 台で最大となり、ベトナムが 9 万 3,274 台、メキシコが 6 万 4,311 台、サウジアラビアが 3 万 6,330 台、タイが 2 万 6,027 台と続いた（表 4 参照）。ASEAN 域内向けが中心だが、メキシコや中東向けも一定規模を占めており、インドネシアは国内市場に加え、広域輸出拠点としての役割を強めていることがうかがえる。

メーカー・ブランド別では、トヨタ自動車が 29 万 8,457 台、三菱自動車が 15 万 3,236 台、現代自動車が 6 万 2,697 台、スズキ自動車が 3 万 6,488 台だった。国内販売が伸び悩む中、輸出の重要性は一段と高まっている。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表4：輸出先上位と主要輸入BEVブランド（2024～2025年） （単位：台、%）（ーは値なし）

輸出先国

輸出先国	2024年	2025年	割合（2025年）
フィリピン	174,601	189,942	32.7
ベトナム	84,555	93,274	16.0
メキシコ	48,360	64,311	11.1
サウジアラビア	43,834	36,330	6.2
タイ	14,231	26,027	4.5
ペルー	12,109	21,259	3.7
UAE	14,710	12,695	2.2
日本	5,246	12,073	2.1
マレーシア	12,167	10,766	1.9
チリ	6,592	8,295	1.4
総輸出台数	518,505	581,475	100.0

輸入BEVブランド

輸入BEVブランド	国名	2024年	2025年	割合（2025年）
BYD	中国	16,767	74,513	70.0
ビンファスト	ベトナム	—	20,289	19.1
AION	中国	1,240	6,839	6.4
GEELY	中国	—	1,800	1.7
ポリトロン	インドネシア	—	765	0.7
CITROEN	フランス	361	660	0.6
GWM	中国	—	630	0.6
XPENG	中国	—	293	0.3
MINI	ドイツ	373	203	0.2
MAXUS	中国	—	150	0.1
総輸入台数		20,294	106,394	100.0

注：BYDには、DENZAブランドを含む。
出所：ガイキンドからジェトロ作成

＜中古車市場の拡大が新車需要を圧迫＞

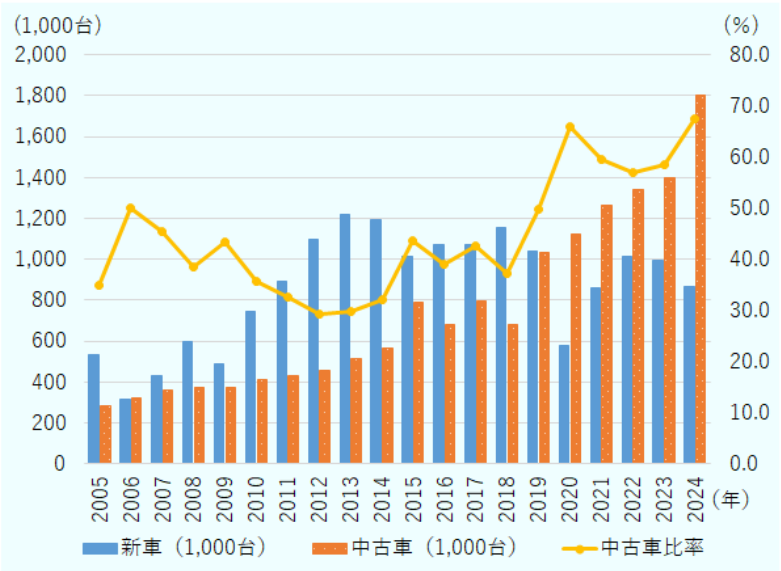
新車販売低迷の背景として、中古車市場の拡大も見逃せない。インドネシア大学経済社会研究所（LPEM）によると、2024年の中古車販売台数は180万台に達し、新車販売（86万6,000台）の約2.1倍となった。新車と中古車を合わせた市場に占める中古車の比率は67.5%で、2005年以降で最も高い水準だった。

2019年時点では、新車販売104万3,000台、中古車販売103万3,000台とほぼ同規模だった。しかし、2020年には新型コロナウイルスなどの影響で新車販売が57万9,000台に落ち込む一方、中古車販売は112万6,000台に増加し、中古車比率は66.0%へ急上昇した。その後も中古車優位の状況は続き、中古車販売は2022年に134万台、2023年に140万台、2024年に180万台へ拡大した（図2参照）。2019～2024年を見ると、新車販売は約17%減少した一方、中古車販売は約74%増加した。これは、新車販売の低迷が一時的な買い控

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

えだけでは説明できないことを示しており、消費者が価格面で手の届きやすい中古車へ移行している可能性を示唆している。

図2：新車販売と中古車販売の推移（2005～2024年）



出所：LPEMからジェトロ作成

中古車市場の拡大には、新車価格の上昇、自動車ローン金利の高止まり、中間所得層の購買力低下などがあるとみられる。中古車市場の成長は、低価格・省エネ車（LCGC）や低価格多目的乗用車（MPV）といった新車の量販セグメントにも影響を及ぼす可能性がある。同じ予算で、新車の小型・低価格車ではなく、より車格の高い中古 MPV などを選ぶ消費者が増えれば、価格に敏感な初回購入層や中間所得層を主な対象とする新車販売を下押しする可能性がある。

また、中古車市場は新車メーカーにとって単なる競合要因にとどまらない。中古車の流通量が増え、品質保証やファイナンスが整備されれば、中古車購入の心理的なハードルはさらに下がる。OLXmobbi、Carsome、Carro、Moladin など、オンライン売買、査定、保証、ローンを組み合わせたサービスも存在感を増している。こうしたサービスは、中古車市場の透明性と利便性を高め、新車需要の回復を抑制する要因となる可能性がある。

＜2026 年は BEV 優遇策、BYD 現地生産、日系対応が焦点＞

2026 年の焦点は、BEV 優遇策の行方、輸入 BEV の反動減の有無、国内消費の回復、そして日系メーカーの対応にある。2025 年の BEV 販売は、税制優遇や輸入拡大に支えられた側面が大きく、優遇策の変更や終了は販売ペースに影響する可能性がある。特に、2025 年に急増した中国・ベトナムからの BEV 輸入が、どの程度現地生産へ移行するかが注目される。

最も注目されるのが BYD の動向だ。同社は西ジャワ州スバン県で工場建設を進めており、

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

2026 年第 1 四半期の生産開始を目指していた。工場の年産能力は 15 万台とされる。2026 年 5 月時点で稼働開始は確認されていないが、量産開始時期、生産車種、稼働率が焦点となる。現地生産が本格化すれば、輸入依存してきた BEV 市場構造が変化し、価格競争や国産化率への対応も次の焦点となる。

また、BYD は 2026 年 5 月、PHEV 投入も発表した。これまで BEV は充電ステーションの制約からジャカルタなどの首都圏を中心に普及していた。PHEV 投入により、ジャワ島以外を含む地方部まで販売が広がるかが注目される。

日系メーカーにとっては、既存の販売網、HEV 技術、現地生産基盤を活用しながら、どの価格帯・車種で電動車市場に対応するかが課題となる。インドネシアでは依然として価格競争力が重視され、電動車でも、中間所得層が購入しやすい価格帯へ近づけられるかが、普及にあたってのカギとなる。

一方、国内新車販売が 80 万台前後にとどまる中、中古車市場の拡大が続けば、新車需要の本格回復には時間を要する可能性がある。2025 年のインドネシア自動車市場は、新車販売の低迷の一方で、輸出拡大、BEV 輸入の急増、中古車市場の拡大が同時に進行した。市場は、日系メーカー中心の新車販売による内需主導型から、BEV 輸入、輸出拡大、中古車市場が併存する新たな段階に入りつつある。今後は、BEV の現地生産化と中古車市場の動向が、新車市場の回復力を左右することになりそうだ。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

フィリピン（生産・販売）：新車販売最高も生産減

セダン離れと中国 EV 台頭

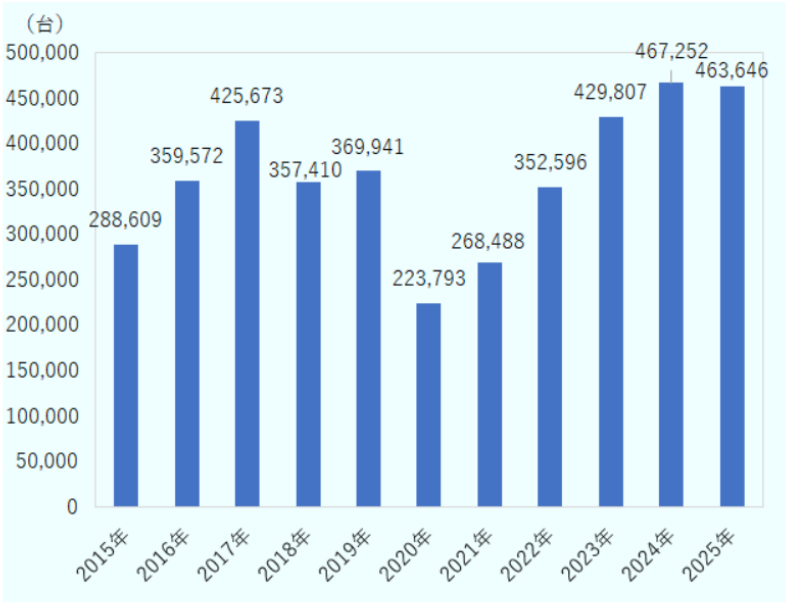
2026 年 10 月 1 日　マニラ事務所（西岡 絵里奈）

フィリピンの 2025 年新車販売台数は前年から増加し、3 年連続で過去最高を記録した。ただし、輸入車の販売が伸びた一方、国内生産台数は減少した。セダンやハッチバックなどの乗用車と、多目的車（MPV）やスポーツ用多目的車（SUV）、ピックアップトラックなどを含む商用車で販売動向の明暗が分かれた。また、中国 EV メーカーの存在感が高まった。販売拡大が続く一方、市場需要はセダン中心から MPV・SUV 中心へ移っており、既存の現地生産体制とのミスマッチもみられる。

＜販売台数は過去最高＞

フィリピン自動車工業会（CAMPI）とトラック製造業者協会（TMA）の発表によれば、加盟企業による販売台数は、前年比 0.8%減の 46 万 3,646 台（注 1）だった（図 1 参照）。一方、比亜迪（BYD）などの非加盟企業も含めたフィリピン市場全体の新車販売台数は前年比 3.7%増の 49 万 1,395 台だった。2024 年の 47 万 3,842 台を上回り、3 年連続で過去最高を更新した。ただし、目標の 50 万台には届かなかった（2026 年 2 月 26 日付ビジネス短信参照）。

図1：フィリピンの新車販売台数（CAMPIおよびTMA加盟企業のみ）



出所：フィリピン自動車工業会（CAMPI）およびトラック製造業者協会（TMA）の発表データを基にジェトロ作成

＜BYD が急成長、セダンから多用途車へ需要シフト＞

2025 年のブランド別販売台数（注 2）では、トヨタや三菱自動車が引き続き市場を牽引した。一方、中国の BYD は前年の 10 位から 3 位に浮上し、市場での存在感を急速に高めた（表 1 参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表1：フィリピンの新車販売台数（ブランド別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	ブランド	販売台数（2024年）	販売台数（2025年）	市場シェア	前年比
1	トヨタ	215,756	227,595	46.2	5.5
2	三菱	89,124	86,808	17.6	△ 2.6
3	BYD	4,780	26,122	5.3	446.5
4	スズキ	20,371	21,984	4.5	7.9
5	フォード	27,997	21,784	4.4	△ 22.2
6	日産	26,774	20,571	4.2	△ 23.2
7	いすゞ	17,641	17,237	3.5	△ 2.3
8	ホンダ	15,518	16,257	3.3	4.8
9	現代	12,023	10,475	2.1	△ 12.9
10	MG	9,016	8,715	1.8	△ 3.3

出所：「オートインダストリア・ドット・コム（2026年1月30日付）」

前年比で見ると、日系ではトヨタ（5.5%増）、スズキ（7.9%増）、ホンダ（4.8%増）が販売台数を伸ばした一方、三菱（2.6%減）、日産（23.2%減）、いすゞ（2.3%減）は減少した。日系以外でも、フォードは22.2%減、現代は12.9%減、MGは3.3%減と、販売台数が減少したブランドが多かった。前年10位だった韓国の起亜は、11位に順位を落としたが、前年比16.7%増で販売台数を伸ばし、10位のMGとの差を縮めた。

こうした中、販売台数を大きく伸ばしたのがBYDだ。前年はブランド別の上位10位圏外（4,780台）だったが、5.5倍の2万6,122台へと急増した。BYDは車種別の販売データを発表していないが、現地自動車メディアはシーライオン6〔販売価格159万8,000ペソ（約399万5,000円、1ペソ＝約2.5円）〕について、車種別販売台数の上位10位に入った可能性があると指摘している。同社は、大手財閥アヤラ傘下のACモビリティーズ（ACM）が正規販売代理店となっており、フィリピンのエネルギー省（DOE）とも連携し、EV（電気自動車）の普及を推進している。

部門別（加盟企業のみ）で見ると、乗用車が前年比23.1%減の9万2,924台だったのに対し、商用車が7.0%増の37万722台だった。2024年はいずれも前年比で増加傾向にあったが、2025年は乗用車の減少が目立った。

フィリピンの自動車情報サイト「オートインダストリア・ドット・コム」による車種別販売台数ランキングでも、商用車が伸びている（表2参照）。車種別販売データを公表しているメーカーの中で、2025年に最も売れたモデルは、三菱自動車のエクスパンダーだった。販売台数を前年の2万6,242台から2万8,081台（注3）に伸ばし、4位から1位に順位を上げた。エクスパンダーのほか、トヨタのアヴァンザ、ハイエースなども販売を伸ばした一方、セダンタイプの売上減少が目立った。前年1位だったトヨタのヴィオスは、前年比36.3%減の2万7,811台で2位だった。また、前年3位だった三菱のミラージュG4も、32.5%減の1万7,757台で2万台を下回り、8位に順位を落とした。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：フィリピンの新車販売台数（車種別）　（単位：台）（ーは記載なし）

順位	前年比順位	モデル（ブランド）	販売台数（2024年）	販売台数（2025年）	販売価格（単位：ペソ）	タイプ
1	↑（4）	エクスパンダー（三菱）	26,242	28,081	1,159,000	コンパクトMPV
2	↓（1）	ヴィオス（トヨタ）	43,636	27,811	780,000	セダン
3	↑（8）	アヴァンザ（トヨタ）	17,489	24,704	1,016,000	コンパクトMPV
4	↓（2）	ハイラックス（トヨタ）	26,643	23,819	1,662,000	LCV（ピックアップ）
5	↑（9）	ハイエース（トヨタ）	15,744	20,526	1,534,000	LCV（バン）
6	↓（5）	ウィーゴ（トヨタ）	18,103	19,063	690,000	ハッチバック
7	↓（6）	ライズ（トヨタ）	18,024	17,965	847,000	コンパクトSUV
8	↓（3）	ミラージュG4（三菱）	26,313	17,757	841,000	セダン
9	↑（-）	タマラオ（トヨタ）	―	17,542	1,075,000	LCV（ピックアップ）
10	↓（7）	イノーバ（トヨタ）	17,648	16,112	1,381,000	MPV

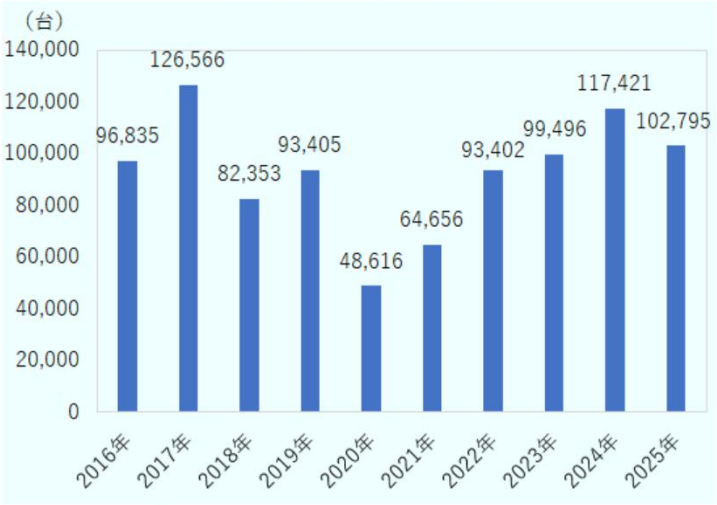
注：（）内は前年度の順位。（-）は前年比で順位が同順、（↑）は上昇、（↓）は下降を示す。

出所：「オートインダストリア・ドット・コム（2025年2月5日付、2026年2月3日付）」および各メーカーウェブサイト（2026年6月1日時点）を基にジェトロ作成

＜現地生産体制の変化と次世代車への対応＞

自動車産業ポータルを運営するマークラインズによれば、2025年のフィリピンにおける生産台数は、前年比12.5%減の10万2,795台だった（図2参照）。

図2：フィリピンの自動車生産台数



出所：マークラインズの発表を基にジェトロ作成

四輪車を製造している日系企業は3社で、このうちトヨタの現地法人トヨタ・モーター・フィリピン（TMP）は、ヴィオス（セダン）、イノーバ（MPV）、タマラオ（小型商用車、LCV）を製造している。また、三菱自動車の現地法人ミツビシ・モーターズ・フィリピン（MMPC）は、ミラージュ（ハッチバック）、ミラージュG4（セダン）、L-300（LCV）を生産している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

TMP のヴィオスと MMPC のミラージュ（G4 を含む）は、政府の「包括的自動車産業振興戦略（CARS）」の対象車種であり、1 車種につき期限延長を含めて 11 年間で 20 万台以上を生産するなどの条件の下、総額 270 億ペソ（約 675 億円、1 ペソ＝約 2.5 円）の優遇措置が適用されている。CARS が公告された 2015 年当時はセダンが市場の主流であり、同制度もセダンを中心とした現地生産の促進を目的としていた。一方、前述のとおり、コロナ禍以降のフィリピンの自動車市場では、セダンから MPV などへの需要シフトがみられる。生産面でも、乗用車は前年比 15.9%減の 7 万 6,427 台となった。フィリピン全体の生産台数の減少幅 1 万 4,626 台のうち、乗用車の減少が 1 万 4,452 台を占めた。このように、市場需要が MPV など商用車に分類される車種へ移る中、現地生産の車種構成にも変化が生じている。

また、CARS の後継プログラムとして、「自動車産業における競争力強化のための再活性化プログラム（RACE：Revitalizing the Automotive Industry for Competitiveness Enhancement）」が策定された。併せて、EV の国内生産を推進する「EV インセンティブ戦略プログラム（EVIS）」も導入された。2026 年 4 月には三菱自動車が EVIS への参加意向を表明し、2028 年半ばから新型ハイブリッド車（HEV）の現地生産を計画している。

以上のように、フィリピン自動車市場は、新車販売台数が過去最高を更新するなど市場規模の拡大が続いた一方で、需要や競争環境には大きな変化がみられた。消費者の嗜好（しこう）はセダンやハッチバックなどの乗用車から、MPV や SUV、ピックアップトラックなどの商用車へと移りつつある。また、中国 EV メーカーが販売台数を急伸させるなど、市場の主要プレイヤーにも変化の兆しがみられる。政府は RACE や EVIS を通じて次世代車の国内生産促進を図っており、自動車産業の高度化や電動化に向けた環境整備を進めている。一方で、RACE の具体的な運用には不透明な部分もあり、今後の制度運用の動向や、それがメーカーの投資判断に与える影響が注目される。

注 1：2023 年 10 月 5 日付地域・分析レポート「内需や物流の改善で、自動車販売・生産ともに前年比増（フィリピン）」では、CAMPI の発表データに自動車輸入流通業者協会（AVID）に加盟しているブランドの台数を加算した推計値を掲載。2023 年以降、AVID からの情報公開がなくなったため、本レポートでは CAMPI および TMA 発表のデータのみを掲載。
注 2：「オートインダストリア・ドット・コム」は、CAMPI および TMA 発表の台数に加え、AVID などのデータを含んでいる。
注 3：エクスパンダーの販売台数は 2025 年モデルと 2026 年モデルを含む。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ベトナム（生産・販売）：2025 年新車販売 60 万台突破、市場拡大で競争環境も変化

2026 年 5 月 20 日　ハノイ事務所（萩原 遼太朗）

2025 年のベトナム国内の新車販売は 60 万台超と推計される。2023 年の景気減速による低迷から回復し、2024 年には約 49 万台まで持ち直した。2025 年は GDP 成長率が 8%を超える経済成長を追い風に、回復基調が一段と強まり、初めて 60 万台を突破した。内訳を見ると、ベトナム自動車工業会（VAMA）の発表値は 37 万 5,736 台（前年比 10.5%増）だった。これに加え、VAMA 発表値に含まれないヒュンダイ・タインコンが 5 万 3,229 台（20.8%減）、地場ビンファストが 17 万 5,099 台（約 2 倍、納車台数）となった。これらを合わせると、全体の販売台数は 60 万 4,064 台に達する。

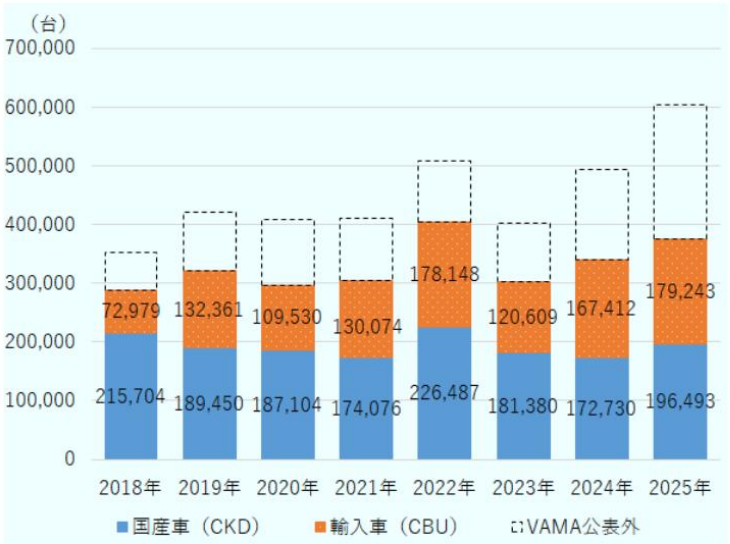
日系メーカー・ブランドの多くは前年から販売台数を伸ばしたものの、市場全体としてはビンファストのバッテリー式電気自動車（BEV）の伸びなどに支えられた側面が大きい。また、中国からの完成車輸入も大幅に増加しており、市場構造については慎重な評価が必要だ。

＜VAMA 公表の新車販売台数は、前年比 10.5%増＞

VAMA 発表の新車販売台数（2025 年）は、前年比 10.5%増の 37 万 5,736 台だった。このうち、国産車（海外ブランドを含む）は前年比 13.8%増の 19 万 6,493 台、輸入車は 7.1%増の 17 万 9,243 台だった（図参照）。

2025 年は、政府が 2020～2024 年にかけて過去 4 回実施してきた国産車の自動車登録料を半減する措置が、6 年ぶりに実施されなかった年だ。それにもかかわらず、安定した経済成長と内需の拡大に支えられ、国産車の販売台数が増加したと評価できる。

図：2018年から2025年のベトナム新車販売台数の推移



注1：点線はVAMA公表外の販売台数。2018年はヒュンダイ・タインコン発表の販売台数。2019年以降はビンファストの販売台数なども含まれる。
注2：ビンファストの販売台数について、2023年は報道における推定値、2024年は同社発表の概数を計上している。
出所：VAMA公表資料、各社の発表や報道を基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

VAMA 発表による新車販売台数を車種別に見ると、2025 年は乗用車が 26 万 6,584 台（前年比 3.4%増）、商用車が 10 万 4,627 台（31.9%増）、特別目的車（ダンプトラックなど）が 4,525 台（55.5%増）だった（表 1 参照）。

これを VAMA 加盟企業のデータに限ってみると、乗用車が 23 万 3,167 台（1.3%増）、商用車が 7 万 9,414 台（22.6%増）、特別目的車が 778 台（24.9%減）で、全体では 31 万 3,359 台（5.9%増）だった。

一方、非加盟企業では、乗用車が 3 万 3,417 台（20.5%増）、商用車が 2 万 5,213 台（73.3%増）、特別目的車が 3,747 台（99.9%増）で、合計は 6 万 2,377 台（41.2%増）だった。非加盟企業の大幅な増加の背景には、後述する中国メーカー・ブランドによる輸入車の拡大も影響していると推測される。

表1：車種別新車販売台数（単位：台、%）　（△はマイナス値）

車種	2023年			2024年			2025年					
	VAMA加盟企業	非加盟企業	計	VAMA加盟企業	非加盟企業	計	VAMA加盟企業	前年比	非加盟企業	前年比	計	前年比
乗用車	214,619	16,087	230,706	230,161	27,739	257,900	233,167	1.3	33,417	20.5	266,584	3.4
商用車	60,729	8,349	69,078	64,782	14,550	79,332	79,414	22.6	25,213	73.3	104,627	31.9
特別目的車	1,029	1,176	2,205	1,036	1,874	2,910	778	△ 24.9	3,747	99.9	4,525	55.5
合計	276,377	25,612	301,989	295,979	44,163	340,142	313,359	5.9	62,377	41.2	375,736	10.5

注：VAMA公表外（ヒュンダイ・タインコン、ビンファストなど）の販売台数は含まれない。
出所：VAMA公表資料を基にジェトロ作成

また、加盟企業の販売台数を地域別に見ると、ベトナム北部は 13 万 8,542 台（前年比 7.8%増）、南部は 11 万 91 台（2.3%減）、中部は 6 万 4,727 台（18.1%増）で、特に中部の伸びが目立った（表 2 参照）。乗用車〔ハイブリッド車（HEV）を含む〕に限ると、北部は 10 万 6,560 台（3.4%増）、南部は 7 万 5,549 台（12.3%減）、中部は 5 万 1,059 台（11.4%増）であり、南部の伸び悩みが目立った。しかし、HEV の販売台数は南部が最も多く、地域別の動向には差異がある。

表2：VAMA加盟企業の新車販売台数（ベトナム地域別）　（単位：台、%）（△はマイナス値）

地域	2024年			2025年					
	VAMA加盟企業			VAMA加盟企業					
	全体	乗用車	HEV	全体		乗用車		HEV	
	台数	台数	台数	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
北部	128,502	100,801	3,012	138,542	7.8	106,560	3.4	5,435	80.4
中部	54,801	45,219	1,113	64,727	18.1	51,059	11.4	1,923	72.8
南部	112,676	84,141	5,741	110,091	△2.3	75,549	△12.3	6,813	18.7
計	295,979	230,161	9,866	313,359	5.9	233,167	△1.3	14,171	43.6

注：2025年の乗用車は、各地域別と合計が一致しないが、VAMAの発表資料に準じている。
出所：VAMA公表資料を基にジェトロ作成

＜日系・韓国系メーカーの販売動向＞

公表データに基づき、主要メーカー・ブランド別の販売台数（輸入車を含む）を見ると、トヨタが前年比 8.1%増の 7 万 1,954 台で首位となった（表 3 参照）。ヒュンダイ・タイン

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

コンは同 20.8%減の 5 万 3,229 台で 2 位、フォードが 19.6%増の 5 万 450 台で 3 位だった。日系ではマツダおよびスズキを除く全メーカー・ブランドが前年を上回る販売台数を記録した。一方、韓国勢は、ヒュンダイ・タインコンに加え、タコ・起亜も販売台数を大きく減少させた。

表3：VAMA加盟ブランド・メーカー別の販売台数（2025年）

（単位：台、%）（―は値なし、△はマイナス値）

ブランド・メーカー	2024年	販売台数	前年比
トヨタ	66,576	71,954	8.1
ヒュンダイ・タインコン	67,168	53,229	△20.8
フォード	42,175	50,450	19.6
三菱	41,198	44,107	7.1
タコ・マツダ	32,601	32,455	△0.4
ホンダ	28,267	28,719	1.6
タコ・起亜	34,570	27,176	△21.4
タコ・トラック	15,996	24,810	55.1
いすゞ（注1）	10,522	11,742	11.6
スズキ（ビスコ）	10,262	6,596	△35.7
日野（注1）	1,464	3,379	130.8
タコ・バス	2,255	2,438	8.1
プジョー	3,490	2,435	△30.2
ドータイン	2,189	2,262	3.3
レクサス	1,552	2,252	45.1
タコ・プレミアム（BMW、MINI）	2,077	2,063	△0.7
大宇バス	117	195	66.7
ピナモーター（注1）	371	170	△54.2
サムコ	297	156	△47.5
合計（注2）	363,147	366,588	0.9
うちバッテリー式EV（BEV）	―	22	―
うちハイブリッド車	9,866	14,171	43.6

注1：いすゞ、日野、ピナモーターは、バスシャーシを含まない。
注2：VAMAに加盟していない輸入ブランドやビンファストの台数は反映されていない。
出所：VAMA公表資料を基にジェトロ作成

モデル別（乗用車）に見ると、2025 年は 1～4 位までが 2024 年と同一モデルで、順位の変動がなかった。三菱のエクスパンダー（Xpander）が 1 万 9,891 台で首位、フォードのレンジャー（Ranger）が 1 万 8,692 台で 2 位、タコ・マツダの CX-5 が 1 万 7,262 台で 3 位、三菱のエクスフォース（Xforce）が 1 万 5,254 台で 4 位だった（表 4 参照）。

スポーツ用多目的車（SUV）や多目的車（MPV）、クロスオーバー車が販売の中心を占める傾向が続いている。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表4：乗用車の販売台数上位10モデル（2025年） （単位：台、%）（―は値なし、△はマイナス値）

順位	モデル	メーカー	形態	台数	北部	中部	南部	2024	前年比
1	エクスパンダー（Xpander）	三菱	MPV	19,891	7,041	4,732	8,118	19,498	2.0
2	レンジャー（Ranger）	フォード	ピックアップ（注1）	18,692	7,335	4,906	6,451	17,508	6.8
3	CX-5	タコ・マツダ	クロスオーバー	17,262	11,095	2,358	3,809	14,781	16.8
4	エクスフォース（Xforce）	三菱	SUV	15,254	6,690	6,052	2,512	14,407	5.9
5	ヤリスクロス（Yaris Cross）	トヨタ	SUV	14,601	6,340	5,152	3,109	11,174	30.7
6	ヴィオス（Vios）	トヨタ	セダン	13,424	6,544	2,545	4,335	14,210	△5.5
7	エベレスト（Everest）	フォード	SUV	13,056	6,301	2,875	3,880	10,841	20.4
8	テリトリー（Territory）	フォード	MPV	12,786	5,809	3,595	3,382	8,125	57.4
9	シティ（City）	ホンダ	セダン	10,899	5,411	2,631	2,857	10,500	3.8
10	ツーソン（Tucson）	ヒュンダイ・タインコン（注）	クロスオーバー	9,243	―	―	―	6,641	39.2

注1：ピックアップはVAMAの統計上は商用車に分類されるが、本分析においてはレンジャーを乗用車の一部として集計した。
注2：ヒュンダイ・タインコンはVAMAに加盟しておらず、同社の販売台数は独自の基準に基づく。
出所：VAMA公表資料、ヒュンダイ・タインコンの発表を基にジェトロ作成

＜ビンファストの販売は大幅増も、財政状況に課題＞

2025 年の販売台数増加に最も寄与したのは、地場の BEV 専業メーカーであるビンファストだ。同社の発表によれば、国内納車台数は 17 万 5,099 台と、前年から約 2 倍に増加した。

販売モデルの上位には、ミニ EV の VF3（4 万 4,585 台）や中型 SUV の VF5（4 万 3,913 台）、ファミリー層や配車サービス向けの MPV であるリモ・グリーン（Limo Green、2 万 7,127 台）などが挙げられる。

この販売増は、同社による消費者のニーズを捉えた複数モデルの展開や、無償充電などのキャンペーン、配車サービス・タクシー向け需要の取り込みなどが奏功したことによるものだ。これに加え、購入時の税・費用の減免措置や、内燃機関に対する規制強化の方針を含む政府の電動化促進政策の効果も大きいとみられる。

一方で、このような外部要因による影響も大きいため、同社の販売台数増加と連動して BEV 市場は急速に拡大しているものの、需要が持続的に定着していくかは慎重な見極めが必要といえる。

実際、同社は事業拡大に向けた積極投資の影響により、足元では赤字が拡大しており、販売台数の増加が必ずしも収益改善につながってはいない。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

なお、充電インフラについては、同社が自社主導で全国 1 万 3,500 カ所超の充電ステーションを整備している一方、他社による利用を受け入れておらず、囲い込む方針を取っている（「VN エクスプレス」4 月 11 日）。

実際、公共の充電ステーションが限られていることから、他メーカー・ブランドが EV を展開するには充電インフラへの巨額の投資が必要となり、大きな参入障壁となっている。もっとも、他社が参入しにくい構造は短期的には同社の優位につながる一方、競争の不在が長期的には技術革新の停滞を招く可能性もある。

また、政府の電動化政策が結果としてビンファストへの依存度を高め、市場構造の偏りを助長する可能性にも留意が必要である。

＜輸入車市場と中国車の台頭＞

ベトナムの自動車市場では、日系や韓国系のメーカー・ブランドに加え、地場のビンファストなどの販売動向が注目される。一方、ベトナム税関局の輸入データによると、2025 年の中国からの完成車輸入台数は 4 万 7,895 台（前年比 54.5%増、1 万 6,894 台増）となり、過去最多だった。2024 年を大きく上回った（表 5 参照）。具体的な車種やモデルの内訳は明らかでないが、増加台数に着目すると、表 1 に示した VAMA 非加盟企業の 2024～2025 年にかけての販売台数の伸び（1 万 8,214 台増）とおおむね一致する。

表5：各国・地域からの完成車輸入台数の推移 （単位：台、%）（△はマイナス値）

国・地域	2023年	2024年	2025年	前年比
インドネシア	42,676	70,728	78,156	10.5
タイ	53,942	63,769	66,109	3.7
中国	11,102	31,001	47,895	54.5
日本	3,437	3,903	4,890	25.3
米国	2,432	654	501	△23.4
合計	119,046	173,423	205,630	18.6

注1：合計はその他の国・地域も含む。
注2：2025年の台数は速報値。
出所：ベトナム税関局のデータを基にジェトロ作成

現地報道によると、中国からの輸入車には、商用車のほか、内燃機関車や BEV、HEV、プラグインハイブリッド車（PHEV）などさまざまな動力方式の乗用車が含まれると報じられている（「タインニエン紙」2026 年 1 月 10 日）。複数の中国系メーカー・ブランドがベトナム市場への参入を試みていることが、輸入台数の増加につながっている可能性があるとみられる。

実際に参入する中国系ブランドについて、現地メディア VN エクスプレスが独自に収集した登録車両（注）のデータを見ると、計 13 ブランドによる 1 万 9,103 台の登録情報が確認されている（表 6 参照、「VN エクスプレス」2026 年 1 月 28 日）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表6：中国ブランドの自動車登録台数

（単位：台、%）（―は値なし、△はマイナス値）

ブランド・メーカー	親会社・グループ	2024年	2025年	前年比
MG（注2）	上汽集団	12,994	9,601	△26.1
BYD	比亜迪（BYD）	485	3,718	666.6
Omoda	奇瑞汽車（チェリー）	67	1,389	1973.1
Geely	吉利汽車	―	1,216	―
Wuling	上汽通用五菱	1,093	1,061	△2.9
Lynk & Co	吉利汽車	286	804	181.1
Jaecoo	奇瑞汽車（チェリー）	―	757	―
GAC	広州汽車	65	379	483.1
Haval	長城汽車	187	145	△22.5
Dongfeng	東風汽車	―	25	―
Haima	海南汽車	12	5	△58.3
Aion（埃安、広州汽車傘下）	広州汽車	2	2	0.0
Hongqi（紅旗）	第一汽車集団	10	1	△90.0
合計		15,201	19,103	25.7

注1：実際の販売台数ではない。新規登録車と再登録車、また正規販売車と非正規販売車の双方が含まれる。
注2：英国発祥だが、現在は上汽集団傘下である。
出所：VNエクスプレスの報道を基にジェトロ作成

その内訳を見ると、MG と BYD 以外の 11 ブランドの 2025 年の登録車両は、いずれも 1,500 台未満にとどまっている。そのうち、1,389 台だった奇瑞汽車（Chery）は、ベトナム国内に生産拠点を建設中であり、今後の本格的な生産・販売の拡大が予測される。一方、AION は苦戦を強いられており、2025 年 4 月には撤退と報じている情報もある。現時点では、拡大路線をとるビンファストや、着実に事業基盤を構築している日系や韓国系メーカー・ブランドと比較し、中国系メーカー・ブランドのベトナム市場におけるシェアは限定的といえる。もっとも、中国国内の競争環境が複雑化する中で、各社がベトナム市場でどのような販売戦略をとるか、引き続き動向を注視する必要はありそうだ。

＜トヨタは HEV の現地生産を発表、市場構造はさらに複雑化の可能性＞

VAMA 発表の 2026 年 1～3 月の新車販売台数は、前年同期比 31.3%増の 9 万 4,857 台だった。国産車は 22.4%増の 4 万 2,947 台で、輸入車は 39.6%増の 5 万 1,910 台となった。VAMA 加盟企業に限ってみても、販売台数は 30.3%増の 7 万 6,790 台と堅調さがうかがえる。

ビンファストは、2026 年 1～3 月の販売（納車）台数が前年同期比 127%増の 2 万 7,609 台であったと発表している。

また、ベトナム税関局の輸入データでは、中国からの完成車輸入は同 74.5%増の 1 万 7,168 台で、2025 年を大きく上回る。中国のメーカー・ブランドがベトナム市場への参入をさらに強化している可能性がある。

このように、国内の経済成長や市場拡大を背景に販売台数が増加する一方で、ビンファストの BEV の販売拡大や中国からの完成車輸入の増加による市場構造の変化も 2025 年に続

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

き進行している。

さらに、中東情勢の悪化に伴うエネルギー供給不安や、ベトナム政府による電動化政策の促進などが、消費者の利用環境や行動を変容させる可能性もある。日系メーカーにとっては、価格や販売モデルに加え、電動化への現実的な対応が一層重要となる。

こうした中、トヨタは国内での HEV の生産を発表した。早ければ 2027 年に生産を開始する予定だ。ベトナム政府は、2026 年 1 月から HEV 購入時の特別消費税の減免措置を導入し、これまで BEV と PHEV のみが対象になっていた優遇税率が、HEV にも適用されることになった。政策の後押しも踏まえ、HEV が充電インフラや燃油価格変動の影響を受けにくい選択肢として需要を獲得できるか、期待が持たれる。

注：行政機関に届け出・登録された車両台数を指し、実際の販売台数ではない。新規登録車と再登録車、また正規販売車と非正規販売車の双方が含まれる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

インド（生産・販売）：2025 年度インド乗用車市場は過去最高－MPV シフトと輸出拡大が進展

2026 年 6 月 19 日　ベンガルール事務所（小柴 里沙）

世界 3 位の規模を誇るインドの乗用車市場は、成長が著しい。2025 年度（2025 年 4 月～2026 年 3 月）のインドの乗用車国内販売台数は 464 万台となり、4 年連続で過去最多を更新した。拡大の背景には、2025 年 9 月の物品・サービス税（GST）2.0 改革による減税や金融緩和などの政策効果に加え、国民の所得向上や、多目的車（MPV）などの高付加価値車へのアップグレード需要がある。本稿では、乗用車を中心に国内販売動向や主要メーカーのシェアの変化を整理するとともに、電動化やグローバルサウス向け輸出拠点としての進展について分析する。

＜乗用車国内販売台数は過去最多、GST 改革により成長が加速＞

インド自動車工業会（SIAM）の発表では、2025 年度のインドの自動車国内販売台数（乗用車、二輪車、三輪車、商用車の合計）は、前年度比 10.4%増の 2,826 万 5,519 台で過去最多を記録した（注 1）（表 1 参照）。部門別内訳は、乗用車（MPV とバンを含む）が 7.9%増の 464 万 3,439 台、二輪車が 10.7%増の 2,170 万 5,974 台、三輪車が 12.8%増の 83 万 6,231 台、商用車が 12.6%増の 107 万 9,871 台となり、7 年ぶりに全ての部門で過去最多を更新した。

表1：部門別自動車の生産・販売・輸出台数（2025年度）

部門	生産			国内販売			輸出		
	2024年度	2025年度	増減率	2024年度	2025年度	増減率	2024年度	2025年度	増減率
乗用車	**5,061,164**	**5,539,115**	**9.4**	**4,301,848**	**4,643,439**	**7.9**	**770,394**	**905,200**	**17.5**
一般乗用車	1,749,506	1,826,441	4.4	1,353,287	1,378,771	1.9	398,879	449,279	12.6
多目的自動車（MPV）	3,155,312	3,540,772	12.2	2,797,229	3,105,025	11	362,190	445,152	22.9
バン	156,346	171,902	9.9	151,332	159,643	5.5	9,325	10,769	15.5
二輪車	**23,883,857**	**26,691,916**	**11.8**	**19,607,332**	**21,705,974**	**10.7**	**4,198,403**	**5,180,429**	**23.4**
スクーター	7,437,681	8,719,739	17.2	6,853,214	8,117,945	18.5	569,093	682,931	20
オートバイ	15,922,027	17,444,978	9.6	12,252,305	13,064,789	6.6	3,620,886	4,476,516	23.6
モペッド	524,149	527,199	0.6	501,813	523,240	4.3	8,424	20,982	149.1
三輪車	**1,050,020**	**1,300,805**	**23.9**	**741,420**	**836,231**	**12.8**	**306,914**	**460,567**	**50.1**
乗客輸送三輪	905,821	1,146,571	26.6	601,642	688,477	14.4	303,141	455,440	50.2
貨物輸送三輪	121,195	134,955	11.4	117,156	129,288	10.4	3,739	5,102	36.5
電動リキシャ	18,715	13,905	△ 25.7	18,474	13,009	△ 29.6	34	24	△ 29.4
電動カート	4,289	5,374	25.3	4,148	5,457	31.6	-	1	-
商用車	**1,034,947**	**1,170,150**	**13.1**	**958,679**	**1,079,871**	**12.6**	**80,751**	**94,793**	**17.4**
小型商用車	640,126	711,644	11.2	583,881	656,873	12.5	57,495	61,090	6.3
中・大型商用車	394,821	458,506	16.1	374,798	422,998	12.9	23,256	33,703	44.9
合計	**31,036,476**	**34,708,984**	**11.8**	**25,609,399**	**28,265,519**	**10.4**	**5,362,884**	**6,647,685**	**24**

注1：BMW、メルセデス、JLR、ボルボ・オート、ダイムラーのデータは含まれない。
注2：電動リキシャは主に乗客輸送、電動カートは主に貨物輸送に使われる。
出所：インド自動車工業会（SIAM）

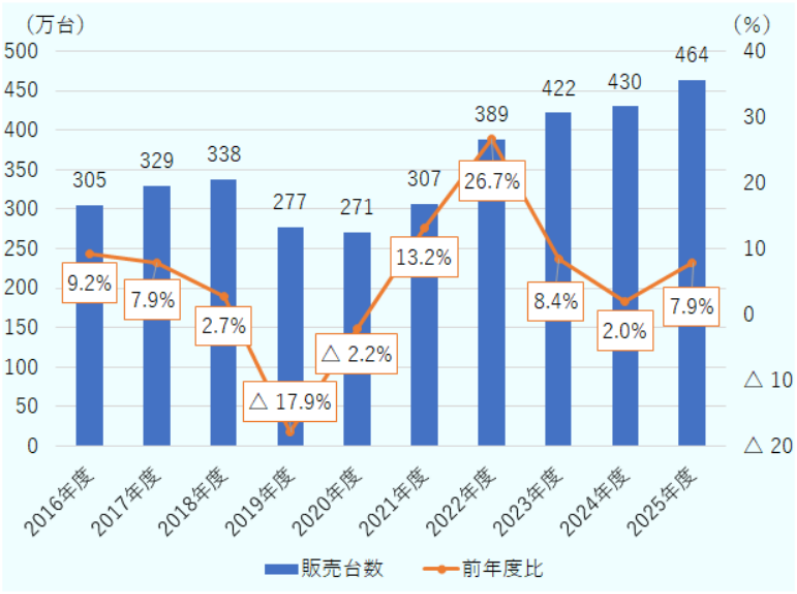
販売規模拡大には、インドの消費税に当たる物品・サービス税（GST）2.0 改革（2025 年 9 月 25 日付ビジネス短信参照）による減税や、インド準備銀行（RBI、中央銀行）による政策金利の引き下げ（2025 年 12 月 9 日付ビジネス短信参照）などの金融緩和が寄与したとみられる。特に、2025 年 9 月 22 日に施行された GST2.0 改革の影響は大きく、小型の

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

内燃機関自動車（注 2）では税率が従来の 28%から 18%へと大幅に引き下げられた。さらに、上記に当てはまらない中・大型の内燃機関自動車については、名目税率は引き上げられたものの、自動車への GST 補償税（GST Compensation Cess：CESS）（注 3）の撤廃により、実質的には減税となった。GST2.0 改革が施行された翌月の 10 月は、祝祭シーズン需要も相まって、乗用車販売台数が前年同月比 17.2%増と大幅な成長を示し、単月として過去最高を記録した（2025 年 12 月 5 日付ビジネス短信参照）。

直近 10 年間の乗用車の販売台数の推移を見ると、2018 年度に一度成長が鈍化し、2019 年度には不景気の長期化や天候不順、金融機関の貸し渋りなどを背景に、前年度比 17.9%減と大幅に落ち込んだ（図 1 参照）。さらに 2020 年度にはコロナ感染拡大の影響により減少傾向が続いた。その後、2021 年度以降は回復基調が強まり、2022 年度には販売台数がコロナ前の水準を上回った。2022 年度以降は毎年、過去最高を更新し続けている。

図1：インド乗用車国内販売台数の推移



出所：インド自動車工業会（SIAM）の発表を基にジェトロ作成

＜地場メーカーの躍進で勢力図に変化＞

乗用車の主要メーカー販売ランキングでは、2～4 位の構図が大きく変化した。首位は引き続きマルチ・スズキで、前年度比 3.5%増と堅調に増加した（表 2 参照）。続いて、前年度 4 位の地場マヒンドラ&マヒンドラが 19.7%増と大きく伸びて 2 位に浮上した。同じく地場のタタ・モーターズ・パッセンジャー・ビークルズ（以下、タタ・モーターズ）も 14.4%増と増加に転じたが、マヒンドラ&マヒンドラには届かず 3 位となった。一方、前年度 2 位の現代自動車は 2.3%減で 4 位に後退した。5 位のトヨタ・キルロスカは 18.6%増と、引き続き高い成長を維持している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：主要メーカー別乗用車国内販売台数（2025年度）

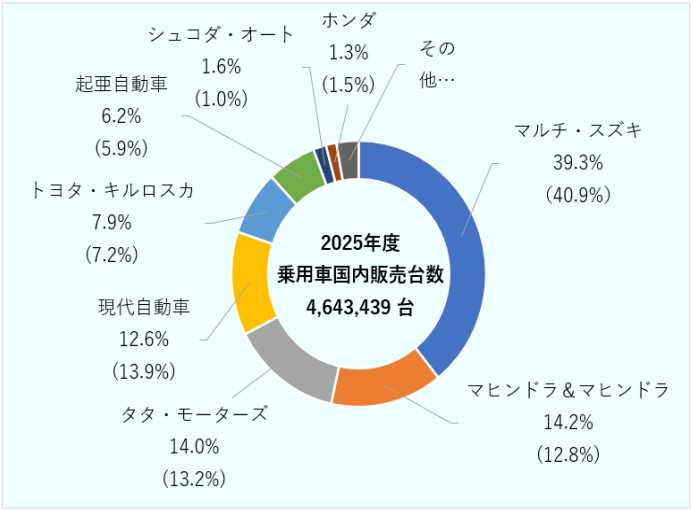
（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2024年度	2025年度	増減率
マルチ・スズキ	1,760,767	1,823,129	3.5
マヒンドラ＆マヒンドラ	551,487	660,276	19.7
タタ・モーターズ	569,245	651,261	14.4
現代自動車	598,666	584,906	△ 2.3
トヨタ・キルロスカ	309,230	366,896	18.6
起亜自動車	255,207	289,035	13.3
シュコダ・オート	44,868	75,556	68.4
ホンダ	65,925	61,943	△ 6.0
ルノー	37,900	42,019	10.9
フォルクスワーゲン	42,230	37,576	△ 11.0
日産自動車	27,881	24,300	△ 12.8
JSW・MGモーター	25,543	10,334	△ 59.5
ステランティス・インディア	6,516	9,576	47.0
フォース・モーターズ	2,134	3,476	62.9
FCAインディア	3,865	2,794	△ 27.7
いすゞモーターズインディア	384	362	△ 5.7
合計	4,301,848	4,643,439	7.9

出所：インド自動車工業会（SIAM）

市場シェアの変化では、マルチ・スズキが 39.3%と前年度から 1.6 ポイント低下した一方で、2 位のマヒンドラ＆マヒンドラが 14.2%、3 位のタタ・モーターズが 14.0%とシェアを伸ばし、2～4 位が僅差で並ぶ構図となった（図 2 参照）。日系 5 社（マルチ・スズキ、トヨタ・キルロスカ、ホンダ、日産自動車、いすゞ）は合計で 227 万 6,630 台を販売し、前年度比 5.2%増と着実に拡大したものの、市場全体の成長率（7.9%増）にはやや及ばず、市場シェアも 49.0%と前年度（50.3%）からわずかに低下した。

図2：主要メーカーの乗用車市場シェア（2025年度）



注：カッコ内は2024年度のシェア。

出所：インド自動車工業会（SIAM）の発表を基にジェトロ作成

＜MPV の需要は一段と拡大、消費者のアップグレード志向が影響＞

乗用車の販売動向をさらにセグメント別に見ると、小型車をはじめとした一般乗用車の

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

国内販売台数は前年度比 1.9%増の 137 万 8,771 台と小幅な伸びにとどまった。一方、スポーツ用多目的車（SUV）を中心とする多目的車（MPV）が 11.0%増の 310 万 5,025 台と、乗用車市場全体の成長を大きく牽引した。乗用車市場に占める MPV の割合は、2024 年度の 65%から 2025 年度は 67%へと上昇しており、MPV シフトが一層進展している。

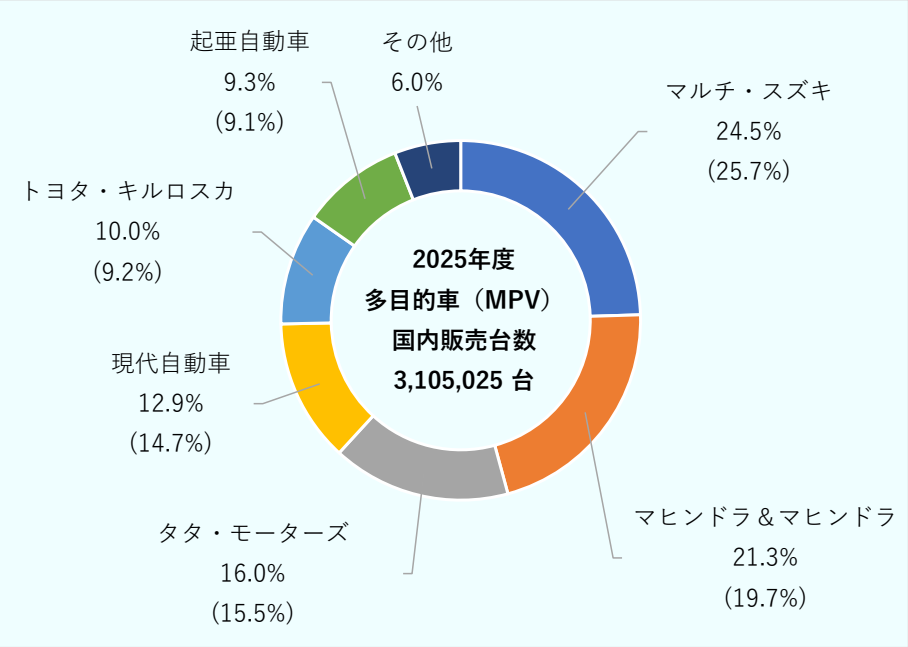
メーカー別・サイズ別ランキングでは、販売台数 1 位は引き続きマルチ・スズキのコンパクトモデル（注 4）（「スイフト、ワゴン R」など計 80 万 8,102 台）となり、2 位に 2 倍以上の差をつけた。MPV シフトの波が押し寄せる中でも前年度比 4.8%増で推移し、人気は衰えていない。2 位～8 位は MPV が占めた。タタ・モーターズのコンパクト MPV モデル（注 5）（「ネクソン」など）やマルチ・スズキの MPV1 モデル（注 6）（「グランド・ビターラ」など）が人気だった。MPV 人気には GST 減税も大いに影響したとみられる。消費者調査プラットフォームを展開するスミッテン・パルス AI の調査によれば、5,000 人の回答者の 55%が GST 改定を受けて新車購入時期を前倒しする意向を示しており、さらに約 7 割が、より上位グレードや新たなブランドへのアップグレードを検討しているという。減税を単なる節約ではなく、より付加価値の高い製品へのアップグレード支出へ振り向ける傾向がみられる。また、GST 改革による減税が比較的価格帯の低い車種にも恩恵を与えたことで、裾野の拡大と同時に中価格帯以上へのアップグレード需要を誘発した点は、今後の市場構造を占う上で重要だ。

ただし MPV の内訳を見ると、最も小型・低価格帯に位置するコンパクト MPV モデルおよび、これに次ぐ小型セグメントである MPV1 モデルの 2 セグメントで全体の約 8 割を占めており、小型モデルが引き続き主流だ。一方で、成長率に着目すると、MPV1 モデル（前年度比 18%増）と、よりサイズの大きい MPV2 モデル（注 7）（15%増）が高い伸びを示しており、小型モデルの人気は依然として高いものの、成長の中心はより上位の中型セグメントへと移りつつあることがうかがえる。

MPV のメーカー別シェアでは、上位 6 社の順位は前年度から変わらない。マルチ・スズキは引き続き最大シェアを維持したが、1.2 ポイント減少した（図 3 参照）。続くマヒンドラ&マヒンドラは 1.6 ポイント増、タタ・モーターズも 0.5 ポイント増でシェアを拡大した。一方、現代自動車は 1.8 ポイント減となり、3 位との差が開く結果となった。5 位のトヨタ・キルロスカは前年度比 20.7%増と高い成長を維持したことでシェアをさらに伸ばし、起亜自動車との差を広げた。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図3：多目的車（MPV）メーカー別市場シェア（2025年度）



注：カッコ内は2024年度のシェア。
出所：インド自動車工業会（SIAM）の発表を基にジェトロ作成

＜EV 四輪市場は急拡大も競争激化＞

インドの電気自動車（EV）市場は急速に拡大している。インド道路交通・高速道路省の統計サイト（VAHAN）によると、2025 年度の EV 新規登録台数のうち、EV 四輪車（四輪車やバス、トラックなど含む）は前年度比 87.1%増の 22 万 451 台だった（2026 年 4 月 27 日付ビジネス短信参照）。

メーカー別の登録台数を見ると、タタ・モーターズ（注 8）が 8 万 5,137 台でシェア 38.6%と首位を維持したが、前年度（登録台数 6 万 2,285 台、シェア 52.9%）に比べるとシェアは大幅に低下した（表 3 参照）。2 位の JSW・MG モーターは 5 万 3,325 台でシェア 24.2%と、前年度（3 万 570 台、25.9%）と比べて台数は増加したものの、シェアは低下した。3 位はマヒンドラ＆マヒンドラで 4 万 5,862 台、シェアは 20.8%と、前年度（9,297 台、7.9%）に比べて台数が約 5 倍と大きく伸びた。ベトナム系のビンファストは 2,423 台でシェアは 1.1%だった。また、2026 年 2 月に「e ビターラ」を販売開始したマルチ・スズキは 1,455 台、2025 年 7 月から順次ショールーム開設を開始したテスラ（2025 年 9 月 1 日付ビジネス短信参照）は 345 台だった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：2025年度のEV四輪車などメーカー別登録台数

（単位：台、%）

メーカー	2025年度	シェア
タタ・モーターズ	85,137	38.6
JSW・MGモーター	53,325	24.2
マヒンドラ＆マヒンドラ	45,862	20.8
現代自動車	5,921	2.7
BYD	5,377	2.4
起亜自動車	3,751	1.7
BMW	3,560	1.6
ビンファスト	2,423	1.1
スイッチモビリティー	2,298	1.0
オイラーモーターズ	2,095	1.0
その他	10,702	4.9
合計	220,451	100.0

出所：インド道路交通・高速道路省の統計サイト（VAHAN）の2026年4月15日時点データを基にジェトロ作成

インド政府は2030年までに新車販売に占めるEVの割合を乗用車で3割まで引き上げる目標を掲げ、「PM E-DRIVE（PM Electric Drive Revolution in Innovative Vehicle Enhancement）スキーム」によりEVの導入や充電インフラの拡充を支援している。しかし、州によってEV政策の方向性には違いが出ている。デリー首都圏やマハーラーシュトラ州、タミル・ナドゥ州では、価格上限付きの各種税の免除や購入補助金など、州独自の支援策が引き続き導入されている。一方、カルナータカ州ではEV四輪車に対する税制優遇が撤廃された（2026年4月17日付ビジネス短信参照）。

＜乗用車輸出は過去最高、マルチ・スズキが市場を牽引＞

インドは完成車の輸出拠点としても存在感を一段と高めている。2025年度の乗用車の輸出台数は90万5,200台に上り、前年度比17.5%増で過去最高を更新した。

各メーカーの輸出台数を見ると、首位を維持したマルチ・スズキは前年度比34.5%増の44万3,825台で、輸出全体の約半数を占めた（表4参照）。2位の現代自動車は16.4%増の19万125台、3位は日産自動車で15.5%増の8万2,408台だった。そのほか、トヨタ・キルロスカ（41.0%増）やタタ・モーターズ（263.5%増）は輸出を急拡大させている。一方、ホンダは56.0%減の2万6,485台と大幅に減少し、メーカー間で動向に差がみられた。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表4：主要メーカー別乗用車輸出台数（2025年度）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2024年度	2025年度	増減率	シェア（2025年度）
マルチ・スズキ	330,081	443,825	34.5	49.0
現代自動車	163,386	190,125	16.4	21.0
日産自動車	71,334	82,408	15.5	9.1
フォルクスワーゲン	49,543	40,143	△ 19.0	4.4
トヨタ・キルロスカ	27,640	38,974	41.0	4.3
起亜自動車	26,892	27,953	3.9	3.1
ホンダ	60,229	26,485	△ 56.0	2.9
マヒンドラ&マヒンドラ	15,743	18,722	18.9	2.1
ルノー	13,322	15,696	17.8	1.7
タタ・モーターズ	2,847	10,350	263.5	1.1
ステランティス・インディア	5,259	6,083	15.7	0.7
FCAインディア	2,765	2,941	6.4	0.3
シュコダ・オート	1,255	1,432	14.1	0.2
フォース・モーターズ	10	62	520.0	0.01
いすゞモーターズインディア	88	1	△ 98.9	0.0001
合計	770,394	905,200	17.5	100

出所：インド自動車工業会（SIAM）

セグメント別では、一般乗用車が前年度比 12.6%増の 44 万 9,279 台、MPV が 22.9%増の 44 万 5,152 台、バンが 15.5%増の 1 万 769 台となった。特に MPV が高い伸びを維持しており、乗用車の輸出全体に占める MPV のシェアは 49.1%に達し、一般乗用車のシェア 49.6%に迫っている。輸出でも MPV シフトが進んでいることが分かる。

なお、乗用車（HS コード 8703）の輸出先上位 5 カ国は、金額ベースでは南アフリカ共和国（南ア）、サウジアラビア、メキシコ、日本、アラブ首長国連邦（UAE）で、前年度から 1～2 位が入れ替わった。台数ベースでは南ア、メキシコ、サウジアラビア、UAE、ナイジェリアとなり、日本はナイジェリアに抜かれて 6 位となった（注 9）。

＜2026 年度も成長継続が見込まれるが、中東情勢が先行きを左右＞

2026 年度のインド自動車市場の見通しについて、SIAM は国内需要およびマクロ経済は引き続き堅調に推移し、インド自動車産業は安定して成長すると予測している。一方で、不安定な中東情勢には注視が必要であり、自動車の生産活動や原材料価格、燃料価格、物流コスト、さらには経済全体に影響を及ぼす可能性があるとの懸念も示した。また、インド自動車販売店協会連合（FADA）は、2026 年度第 1 四半期は 2025 年度後半の急成長からの正常化局面として穏やかな成長が見込まれるものの、都市化の進展、所得増加、農村地域での需要拡大、電動化などの成長ドライバーにより、中長期的には引き続き堅調な需要が維持されるとの予測を示した。一方、リスク要因としては、中東情勢により燃料価格やサプライチェーン、さらには消費者心理への波及が懸念されると指摘した。

注 1：出荷ベース。本稿で扱う販売台数は全て出荷ベース。

注 2：排気量が 1,200cc 未満で、全長が 4 メートル未満。ハイブリッド車を含む。ディーゼルエンジン車は 1,500cc 未満。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

注 3：GST 補償税（GST Compensation Cess：CESS）は、2017 年 7 月の GST 制度導入時に、GST 導入による州政府の税収減を補償することを目的として導入された制度で、自動車やたばこなどの贅沢（ぜいたく）品に対して、GST に加えて課税を行うもの。当初は 5 年後の 2022 年 6 月までの暫定措置とされていたが、2026 年 3 月まで延長されている。

注 4：コンパクトモデル：全長 3.6～4 メートル未満。排気量が 1,400cc 以下。

注 5：コンパクト MPV モデル：全長 4 メートル未満で、価格が 200 万ルピー未満のモデルを指す。

注 6：MPV1 モデル：全長 4～4.4 メートル未満で、価格が 200 万ルピー未満のモデルを指す。

注 7：MPV2 モデル：全長 4.4～4.7 メートル未満で、価格が 200 万ルピー未満のモデルを指す。

注 8：EV 四輪の登録台数では、タタのグループ系列の登録台数を全て合計し、「タタ・モーターズ」と表記している。

注 9：Global Trade Atlas よりジェトロ抽出。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

オーストラリア（販売）：PHEV が市場拡大を牽引

2026 年 10 月 1 日　シドニー事務所（渡邉 尚之）

オーストラリアの 2025 年の新車販売台数は約 120 万 9,808 台となり、2024 年の過去最高記録（122 万 607 台）を下回ったものの、高水準を維持した。消費者の関心は引き続き低排出車へ向かい、特にプラグインハイブリッド車（PHEV）の販売が前年比で 2 倍以上に拡大した。また、2026 年に入ると、電気自動車（EV）の販売が急速に伸び、8 月には月間販売で初めて EV がガソリン車やディーゼル車を上回った。中国メーカーの躍進も続いており、オーストラリアの自動車市場で電動化と中国メーカーの存在感拡大が同時に進み、市場構造の変化が鮮明となっている。

なお、本稿では、自動車販売台数について、オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）が公表する VFACTS のデータや、オーストラリア自動車ディーラー協会（AADA）が公表するデータなどを用いている。両者の公表値には一部差異がみられる。FCAI は、メーカー・ブランド別、モデル別などの販売動向を公表している。一方、AADA は VFACTS に加え、Electric Vehicle Council（EVC）のデータも参照して、市場全体の販売動向を分析している。このため、本稿では、各項目について原典の公表値を用いる。

＜2025 年の新車販売台数は 121 万台に迫る＞

オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）によると、2025 年の新車販売台数は 120 万 9,808 台となった（表 1 参照）。2024 年の 122 万 607 台からは 0.9%減少したものの、高い販売水準を維持した。インフレや高金利環境が続いたものの、SUV やピックアップトラックを中心に堅調な需要が市場を支えた。

タイプ別に見ると、SUV が 73 万 3,831 台と全体の 60.7%を占め、過去 2 年と比較しても人気が一段と高まった。一方、乗用車は 15 万 7,484 台と前年比 22.6%減少し、市場シェアは 13.0%まで低下した。

表1：オーストラリアにおける新車販売台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

タイプ	2023年		2024年		2025年		前年比	
	台数	（うち、全体に占める割合）	台数	（うち、全体に占める割合）	台数	（うち、全体に占める割合）	台数	増減率
乗用車	211,361	(17.4)	203,384	(16.7)	157,484	(13.0)	△45,900	△22.6
SUV	679,462	(55.8)	695,566	(57.0)	733,831	(60.7)	38,265	5.5
その他自動車	325,957	(26.8)	321,657	(26.3)	318,493	(26.3)	△3,164	△1.0
合計	1,216,780	(100.0)	1,220,607	(100.0)	1,209,808	(100.0)	△10,799	△0.9

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）発表資料からジェトロ作成

メーカー別では、日本メーカーが上位 10 社のうち 4 社を占めた（表 2 参照）。2024 年は 5 社がランクインしていたが、2025 年は日産が上位 10 社圏外となった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

トヨタ自動車は前年比 0.6%減の 23 万 9,863 台を販売し、前年に続いて首位だった。続いてフォード、マツダ、起亜自動車、現代自動車、三菱自動車が上位に並んだ。一方、中国メーカーの存在感も高まっている。長城汽車（GWM）が 2024 年の 10 位から 2025 年には 7 位へ順位を上げ、比亜迪（BYD）は年間販売台数 5 万 2,415 台を記録し、初めてトップ 10 入りした。

また、トヨタオーストラリアのプレスリリースによると、2025 年の年間販売台数のうち、ハイブリッド車（HEV）が 48.6%と半数近くを占めており、電動化車種の販売拡大が進んでいる。

表2：メーカー別新車販売台数（上位10社）　（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	企業名	2023年 台数	2024年 台数	2025年 台数	前年比	
					台数	増減率
1	トヨタ自動車	215,240	241,296	239,863	△1,433	△0.6
2	フォード	87,800	100,170	94,399	△5,771	△5.8
3	マツダ	100,008	95,987	91,923	△4,064	△4.2
4	起亜	76,120	81,787	82,105	318	0.4
5	現代自動車	75,183	71,664	77,208	5,544	7.7
6	三菱自動車	63,511	74,547	61,198	△13,349	△17.9
7	長城汽車（GWM）	36,397	42,782	52,809	10,027	23.4
8	BYD	12,438	20,458	52,415	31,957	156.2
9	いすゞUTE	45,341	48,172	42,297	△5,875	△12.2
10	MGモーター	58,346	50,592	41,298	△9,294	△18.4

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）発表資料および現地報道からジェトロ作成

モデル別では、上位 10 モデルはピックアップトラックと SUV で占められた。また、全 10 モデルのうち 6 モデルが日本メーカーの車種だった（表 3 参照）。

前年に引き続き、フォードの「レンジャー」が前年比 9.6%減（6,038 台減）の 5 万 6,555 台となったものの、2025 年に最も売れたモデルとなった。トヨタの「RAV4」は前年比 11.5%減の 5 万 1,947 台を販売し、前年同様 2 位となった。

前年にトップ 10 圏外だったテスラの「モデル Y」は、トップ 10 に返り咲いた。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：モデル別新車販売台数（上位10モデル）　（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	モデル名	車種	2023年台数	2024年台数	2025年台数	前年比	
						台数	増減率
1	レンジャー（フォード）	ピックアップトラック	63,356	62,593	56,555	△6,038	△9.6
2	RAV4（トヨタ）	SUV	29,627	58,718	51,947	△6,771	△11.5
3	ハイラックス（トヨタ）	ピックアップトラック	61,111	53,499	51,297	△2,202	△4.1
4	ディーマックス（いすゞ）	ピックアップドラック	31,202	30,194	26,839	△3,355	△11.1
5	エベレスト（フォード）	SUV	15,071	26,494	26,161	△333	△1.3
6	Prado（トヨタ）	SUV	20,710	9,802	26,106	16,304	166.3
7	Kona（現代自動車）	SUV	11,183	17,374	22,769	5,395	31.1
8	CX-5（マツダ）	SUV	23,083	22,835	22,742	△93	△0.4
9	アウトランダー（三菱）	SUV	24,263	27,613	22,459	△5,154	△18.7
10	Model Y（テスラ）	SUV	28,769	21,253	22,239	986	4.6

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）発表資料及び現地報道からジェトロ作成

＜PHEV 需要が急増、BEV、HEV も引き続き好調＞

オーストラリア自動車協会（AAA）の EV インデックスによると、2025 年の BEV の新車販売台数は前年比 13.1%増の 10 万 3,270 台となった。2024 年の前年比伸び率（4.7%）を大きく上回った。PHEV は前年比 132.7%増の 5 万 3,484 台と、全パワートレインの中で最も高い新車販売台数の伸び率を記録した。一方、ハイブリッド車（HEV）は前年比 15.2%増の 19 万 9,133 台となり、前年の 75.6%増から伸び率は鈍化したものの、引き続き拡大基調を示した（表 4 参照）。

BEV の市場シェアが緩やかに拡大する一方、2025 年には PHEV の販売が大幅に増加した。

FCAI は、NVES（新車効率性基準）（注 1）の導入によって EV の供給は増加しているものの、需要の伸びは政策立案時の想定を下回っていると指摘している。

表4：オーストラリアにおけるEVなど販売台数（新車・普通乗用車）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2023年台数	2024年台数	2025年台数	前年比	
				台数	増減率
BEV	87,217	91,293	103,270	11,977	13.1
PHEV	11,219	22,980	53,484	30,504	132.7
HEV	98,439	172,813	199,133	26,320	15.2
FCEV	6	10	2	△8	△80.0
合計	196,881	287,096	355,889	68,793	24.0

注：この表にいう「EVなど」は、ライトビークル（light vehicle）に限る。
なお、ライトビークル（light vehicle）とは、連邦政府が規定するオーストラリア・デザイン・ルール（Australian Design Rules：ADR）でいう（1）Mカテゴリー（乗用車）、またはNカテゴリー（貨物車）の一部に該当すること、（2）重量3.5トン以下、の両方を満たす車両。

出所：オーストラリア自動車協会（AAA）「EVインデックス」からジェトロ作成

＜2026 年 1～8 月、新車販売は前年同期比 2%増＞

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

オーストラリア自動車ディーラー協会（AADA）によると、2026年1～8月の累計新車販売台数は84万8,920台となり、前年同期比2.0%増加した。8月単月では10万8,760台と、前年同月比4.9%増だった。

メーカー別ではトヨタが引き続き首位を維持した。一方、中国メーカーのBYDが販売を大きく伸ばし、1～8月累計で2位となった（表5参照）。また、2026年8月期のメーカー別新車販売台数（上位10社）や同月期のモデル別新車販売台数（上位10モデル）を見ると、長城汽車（GWM）、吉利汽車（Geely）、奇瑞汽車（Chery）など中国系・EV系メーカーのシェア拡大が目立つ（表6、7参照）。

＜2026年8月の新車販売でBEVが首位＞

2026年の最大の変化はBEV販売の急拡大だ。前述のオーストラリアFCAI発表資料によると、8月期のBEV販売台数は2万7,089台となり、市場全体の24.9%を占めた。前年同月比では171%増加し、豪州で1カ月間に販売されたBEVとして過去最多となった。また、従来型ハイブリッド車（HEV）のシェアは18.5%、プラグインハイブリッド車（PHEV）は10.5%で、同年8月のBEV、HEV、PHEVを合わせた電動車の販売比率は過半数を占めるなど、オーストラリア市場の電動化は新たな段階に入りつつある。

表5：2026年1月～8月メーカー別新車販売台数（上位10社）　（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	企業名	2026年（1～8月）		2025年（1～8月）		前年比	
		台数	シェア	台数	シェア	台数	増減率
1	トヨタ自動車	135,262	16.7	163,491	20.1	△28,229	△17.3
2	BYD	68,423	8.4	32,839	4.0	35,584	108.4
3	起亜	54,899	6.8	55,554	6.8	△655	△1.2
4	フォード	53,512	6.6	62,581	7.7	△9,069	△14.5
5	マツダ	53,163	6.6	63,208	7.8	△10,045	△15.9
6	現代自動車	50,936	6.3	51,957	6.4	△1,021	△2.0
7	GWM（長城汽車）	39,747	4.9	34,398	4.2	5,349	15.6
8	奇瑞汽車（Chery）	33,817	4.2	20,577	2.5	13,240	64.3
9	MGモーター	32,197	3.9	28,609	3.5	3,588	12.5
10	三菱自動車	30,476	3.8	42,913	5.3	△12,437	△29.0

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）発表資料からジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表6：2026年8月期メーカー別新車販売台数（上位10社）

（単位：台、%）

順位	メーカー名	台数	シェア
1	トヨタ	19,712	19.5
2	BYD	8,231	8.2
3	起亜	6,500	6.4
4	マツダ	6,203	6.1
5	現代自動車	5,355	5.3
6	GWM （長城汽車）	4,870	4.8
7	フォード	4,816	4.8
8	MGモーター	4,767	4.7
9	Geely（吉利汽車）	4,504	4.5
10	Chery（奇瑞汽車）	4,238	4.2

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）発表資料からジェトロ作成

表7：2026年8月期モデル別新車販売台数（上位10モデル）

（単位：台）

順位	モデル名	車種	台数
1	RAV4（トヨタ）	SUV	5,470
2	ハイラックス（トヨタ）	ピックアップトラック	4,833
3	LandCruiser Prado（トヨタ）	SUV	2,475
4	レンジャー（フォード）	ピックアップトラック	2,440
5	Sealion 7（BYD）	SUV	2,213
6	Tiggo 4 Pro（Chery：奇瑞汽車）	SUV	2,012
7	EX5（Geely：吉利汽車）	SUV	1,947
8	Haval Jolion（GWM：長城汽車）	SUV	1,891
9	7X（Zeekr（吉利控股集団））	SUV	1,748
10	ディーマックス（いすゞ）	ピックアップトラック	1,708

出所：オーストラリア連邦自動車産業会議所（FCAI）発表資料からジェトロ作成

＜今後の見通し＞

2024 年から 2025 年にかけては HEV や PHEV が電動化を牽引したが、2026 年には BEV が急速に存在感を高めている。FCAI は「中東での紛争やガソリン価格の乱高下といった世界情勢の不確実性が、燃料価格の影響を受けにくい自動車（EV など）に対する消費者の関心を一層高めた」としつつ、「EV の成長の一部は、一過性のブームではなく恒久的な構造変化であるとみられる」と分析している（7 月 3 日付 FCAI ニュース参照）。また、シドニーに拠点を持つ電気自動車評議会〔Electric Vehicle Council（EVC）〕（注 2）は、9 月 3 日付電気自動車評議会ブログで、本年 8 月期にプラグイン車種（BEV+PHEV）が市場の 36%を占めたことを報告するとともに、この需要増は「一過性のブームではなく、経済的・環境的メリットによる構造的な変化」と言及している。また、自動車産業メディアの「WHICH CAR?」は特集記事で、地政学的要因や燃料価格の上昇に加え、中国製 EV の「大船団」の到来が、BEV の販売台数がガソリン車やディーゼル車を上回った背景だと解説している（9 月 4 日付「WHICH CAR?」特集記事参照）。中国製 EV については、価格競争力のある魅力的な EV の投入が相次ぎ、かつてニッチだった EV が完全にメインストリーム化したと分

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

析している。オーストラリア有力自動車専門メディアである「Carsales」は、EV 販売の増加を評価する一方、FCAI の見解として「EV 普及の継続には充電インフラ整備の加速が必要」と報じており、慎重な見方も示している。また、EV 需要が一時的に前倒しされた可能性を指摘する業界関係者の声もあり、本格的な市場構造の変化が起きているか、年後半の販売動向に注目が集まっている。

注 1：自動車メーカーに対し、新車として販売する車両の平均二酸化炭素（CO2）排出量の削減を求めるオーストラリアの制度。基準を超過した場合は負担金が発生し、低排出ガス車や電動車の導入促進を目的としている。

注 2：EVC は、電気自動車（EV）セクターのバリューチェーン（価値連鎖）全体にわたる会員を代表し、投資の促進と認知度の向上を通じて輸送の電化を加速させ、より持続可能で繁栄したオーストラリアの実現を目的とする団体。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜北米・中南米＞

米国（生産・販売）：2025 年米新車販売は高水準を維持

市場動向に変化の兆し

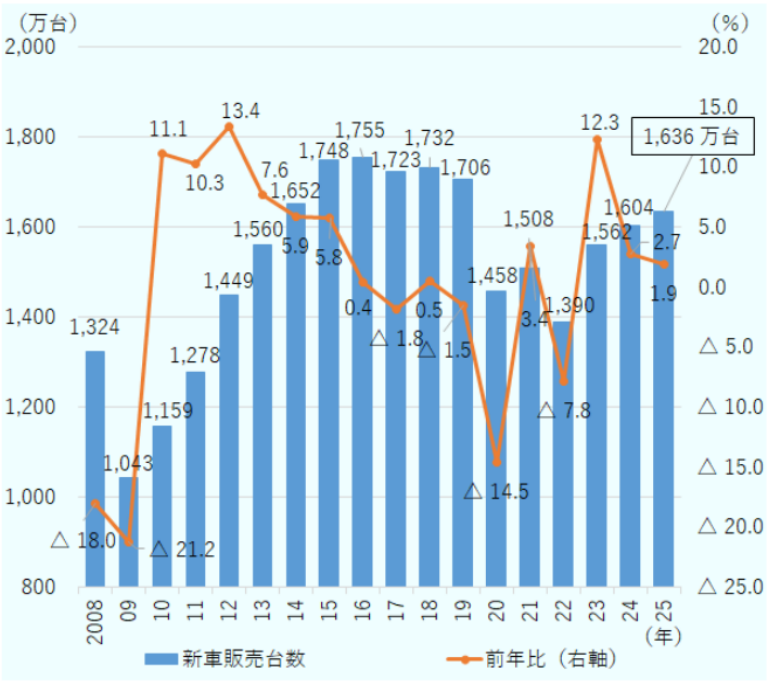
2026 年 6 月 4 日　ニューヨーク事務所（大原 典子）

2025 年の米国新車販売台数（対象は乗用車および小型トラックを含むライトビークル）は、前年比 1.9%増の 1,635 万 5,554 台となり、2019 年以来の高水準となった。関税賦課前の駆け込み需要や、パンデミック期に生じた繰り越し需要の残存、ハイブリッド車（HEV）の人気が販売を押し上げた。一方で、税額控除の終了により電気自動車（EV）販売は大幅に減少した。車種別では大型・高価格帯車両へのシフトが一段と進み、中・低所得層の新車市場離れや、中国車参入の可能性といった課題も浮上している。

＜追加関税賦課前の駆け込み需要が押し上げ要因に。車両価格への影響は限定的＞

モーターインテリジェンスの発表（2026 年 1 月 16 日）によると、2025 年の米国の新車販売台数は、前年比 1.9%増の 1,635 万 5,554 台となった（図 1、表 1 参照）。パンデミック期に生じた繰り越し需要が残存していることに加え、1962 年通商拡大法 232 条（以下、232 条）に基づく自動車・同部品への追加関税賦課開始を前に、価格上昇を懸念した消費者による駆け込み需要が増加したことで、販売台数は 2020 年以降で最高水準となった。

図1：新車販売台数と前年比の推移（2008～2025年）



注：対象は、乗用車、小型トラック（バン、ピックアップトラック、SUV）。大型トラックは含まない。
出所：モーターインテリジェンス発表データを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表1：メーカー別販売・生産台数（2025年の販売台数が多い順）

（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

メーカー	車種	販売					生産			
		2024年	2025年	2025年			2024年	2025年	2025年	
		台数	台数	前年比	構成比	寄与度	台数	台数	前年比	構成比
GM	合計	2,689,352	2,841,043	6	17	1	1,744,916	1,682,660	△4	16
	乗用車	177,577	56,915	△68	2	-	183,882	61,429	△67	4
	小型トラック	2,511,775	2,784,128	11	98	-	1,561,034	1,621,231	4	96
トヨタ自動車	合計	2,332,622	2,518,070	8	15	1	1,270,175	1,393,987	10	13
	乗用車	689,282	709,533	3	28	-	538,524	566,290	5	41
	小型トラック	1,643,340	1,808,537	10	72	-	731,651	827,697	13	59
フォード	合計	2,065,161	2,192,983	6	13	1	2,093,862	2,028,936	△3	20
	乗用車	44,003	45,333	3	2	-	56,745	66,420	17	3
	小型トラック	2,021,158	2,147,650	6	98	-	2,037,117	1,962,516	△4	97
ホンダ	合計	1,423,857	1,430,577	0	9	0	1,011,675	943,481	△7	9
	乗用車	436,604	417,269	△4	29	-	271,673	246,103	△9	26
	小型トラック	987,253	1,013,308	3	71	-	740,002	697,378	△6	74
ステランティス	合計	1,308,269	1,250,263	△4	8	△0	1,164,598	984,871	△15	9
	乗用車	71,563	15,381	△79	1	-	0	0	0	0
	小型トラック	1,236,706	1,234,882	△0	99	-	1,164,598	984,871	△15	100
現代自動車	合計	911,805	984,017	8	6	0	711,106	775,500	9	7
	乗用車	236,221	235,762	△0	24	-	1,337	0	△100	0
	小型トラック	675,584	748,255	11	76	-	709,769	775,500	9	100
日産自動車	合計	924,008	926,153	0	6	0	525,583	486,713	△7	5
	乗用車	330,225	307,890	△7	33	-	138,107	86,510	△37	19
	小型トラック	593,783	618,263	4	67	-	387,476	400,203	3	81
起亜自動車	合計	796,488	852,155	7	5	0	現代に含む	現代に含む	現代に含む	現代に含む
	乗用車	188,006	213,265	13	25	-	現代に含む	現代に含む	現代に含む	現代に含む
	小型トラック	608,482	638,890	5	75	-	現代に含む	現代に含む	現代に含む	現代に含む
スバル	合計	667,725	643,591	△4	4	△0	365,963	337,822	△8	3
	乗用車	241,660	221,682	△8	34	-	129,223	116,462	△10	34
	小型トラック	426,065	421,909	△1	66	-	236,740	221,360	△6	66
テスラ	合計	633,762	589,160	△7	4	△0	827,777	663,857	△20	6
	乗用車	202,329	198,329	△2	34	-	299,518	245,169	△18	37
	小型トラック	431,433	390,831	△9	66	-	528,259	418,688	△21	63
VW	合計	582,494	501,179	△14	3	△1	150,333	173,307	15	2
	乗用車	147,969	109,207	△26	22	-	0	0	0	0
	小型トラック	434,525	391,972	△10	78	-	150,333	173,307	15	100
BMW	合計	399,224	419,428	5	3	0	396,117	412,799	4	4
	乗用車	147,952	154,613	5	37	-	0	0	0	0
	小型トラック	251,272	264,815	5	63	-	396,117	412,799	4	100
マツダ	合計	424,382	410,344	△3	3	△0	110,696	127,503	15	1
	乗用車	46,980	37,993	△19	9	-	0	0	0	0
	小型トラック	377,402	372,351	△1	91	-	110,696	127,503	14	100
メルセデスベンツ	合計	374,109	332,550	△11	2	△0	332,715	307,345	△8	3
	乗用車	96,947	81,615	△16	25	-	0	0	0	0
	小型トラック	277,162	250,935	△9	75	-	332,715	307,345	△8	100
ボルボ	合計	125,243	121,607	△3	1	△0	15,284	8,128	△47	0
	乗用車	15,332	1,971	△87	2	-	7,494	0	0	0
	小型トラック	109,911	119,636	9	98	-	7,790	8,128	4	100
その他	合計	384,265	342,434	△11	2	△0	61,373	68,662	12	1
	乗用車	84,566	62,816	△26	18	-	8,636	5,350	△38	8
	小型トラック	299,699	279,618	△7	82	-	52,737	63,312	21	92
合計	合計	16,042,766	16,355,554	2	100	2	10,782,173	10,395,571	△4	100
	乗用車	3,157,216	2,869,574	△9	18	-	1,635,139	1,393,733	△14	13
	小型トラック	12,885,550	13,485,980	5	82	-	9,147,034	9,001,838	△2	87

注：乗用車、小型トラックの構成比は、各社合計に対する割合。

出所：モーターインテリジェンス、オートモーティブニュースデータセンター、各社発表データからジェトロ作成

パンデミック後、生産の回復を受けて在庫水準は上昇していたものの、2025 年は在庫日数（注 1）が約 59.6 日と、前年（約 62.3 日）を下回った。追加関税前の駆け込み需要に加え、コスト低減のためメーカーが販売不振モデルの生産を抑制したことなど、需要の増加と供給の抑制が重なったことが背景にあるとみられる（コックスオートモーティブ、2026 年 1 月 15 日）。

他方、追加関税による車両価格への影響は限定的であった。米国調査機関のセンター・フォー・オートモーティブ・リサーチ（CAR）が 2025 年 4 月に発表した調査によると、輸入車両 1 台当たりの平均コストは 8,722 ドル、米国内で生産された車両でも輸入部品への追

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

加関税により 4,239 ドルのコスト増が見込まれていた（2025 年 4 月 18 日付ビジネス短信参照）。しかし、2025 年 12 月時点の平均車両価格は 5 万 326 ドルと高水準を維持しつつも、前年同月比では約 400 ドルの上昇にとどまり、車両への価格転嫁は限定的だった（コックスオートモーティブ、2026 年 1 月 12 日）。

＜大型・高価格帯車のシェア増加＞

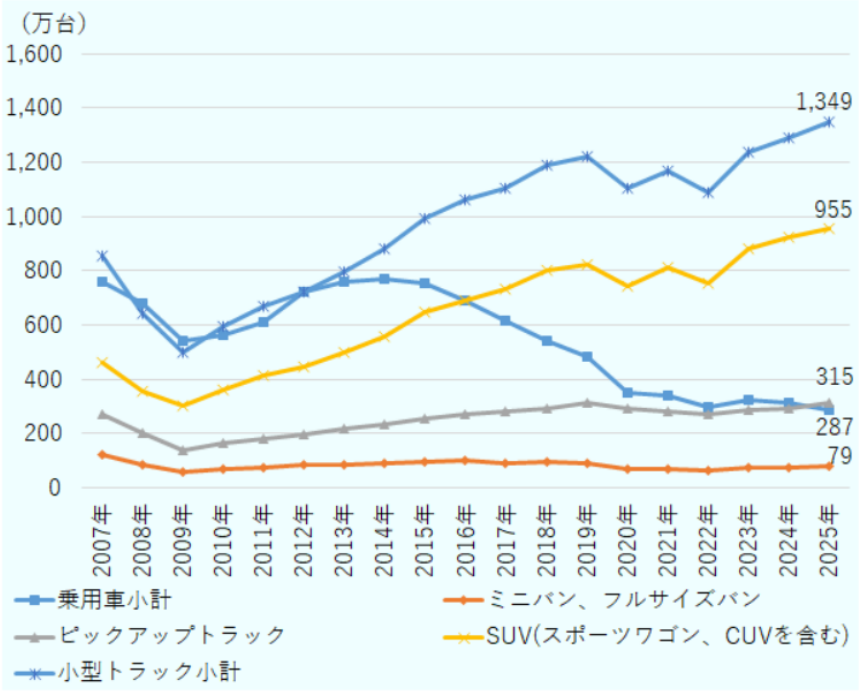
販売台数を車種別に見ると、乗用車は前年比 9.1%減となった一方、ピックアップトラック（PU）やスポーツ用多目的車（SUV）、バンを含む小型トラックは同 4.7%増となった（表 2 参照）。小型トラックのシェアは 82.5%と、データの確認が可能な 1980 年以降で最高値となった。中でも SUV は、シェアが前年から 0.9 ポイント上昇し、58.4%に達した（図 2 参照）。PU も 19.3%に伸び、1980 年以降で初めて乗用車（17.5%）を上回った。さらに SUV をクラス別に見ると、スタンダードクラスのシェアが低下する一方、プレミアムクラスが上昇しており、大型・高価格帯車への需要シフトが続いていることがうかがえる（注 2）。

表2：2025年の新車販売台数の内訳　（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2024年	2025年		
	販売台数	販売台数	前年比	構成比
乗用車小計	**3,157,216**	**2,869,574**	**△9.1**	**17.5**
ミニバン、フルサイズバン	721,307	786,096	9.0	4.8
ピックアップトラック	2,936,741	3,151,537	7.3	19.3
SUV(スポーツワゴン、CUVを含む)	9,227,502	9,548,347	3.5	58.4
小型トラック小計	**12,885,550**	**13,485,980**	**4.7**	**82.5**
合計	**16,042,766**	**16,355,554**	**1.9**	**100.0**

出所：モーターインテリジェンス発表データを基にジェトロ作成

図2：車種別新車販売台数推移



出所：モーターインテリジェンス 発表データを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

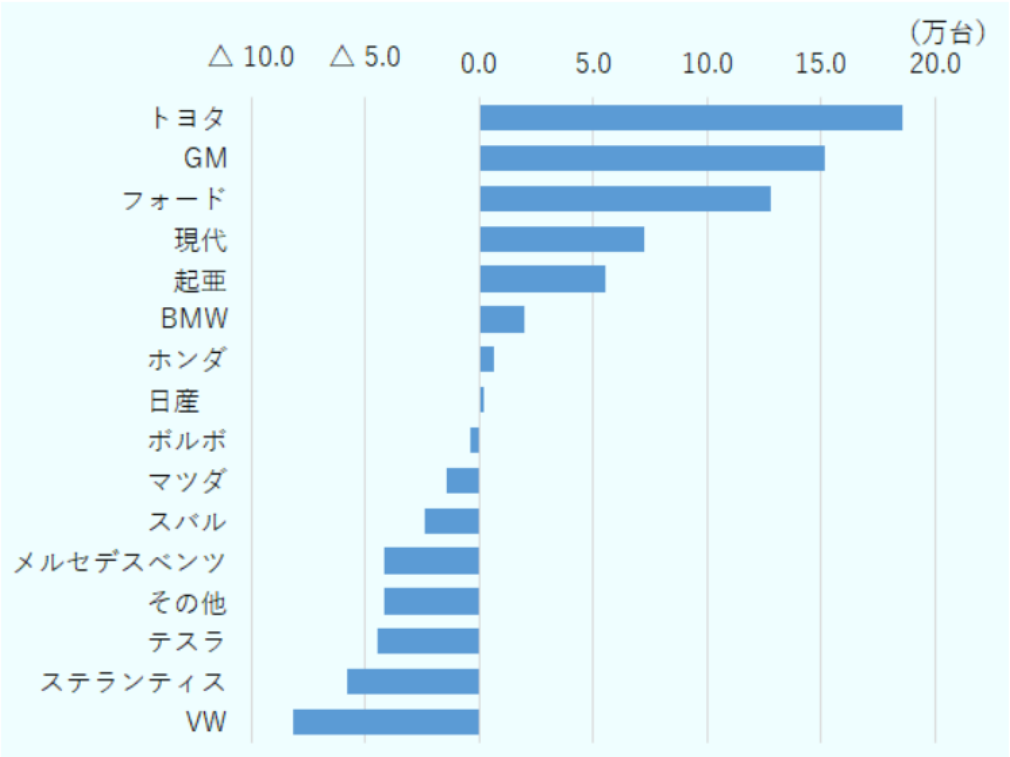
主要メーカー別に見ると、トヨタ自動車、ゼネラルモーターズ（GM）、フォードのシェア上位3社に加え、現代自動車や起亜自動車などが販売増を牽引した（図3参照）。各社の前年比増に最も寄与したモデル／主な車種は以下のとおりだ。

- トヨタ自動車（前年比8.0%増）：中型PU「タコマ」／中型SUV、ミニバンなど
- GM（同5.6%増）：小型SUV「エクイノックス」／小型～大型SUV、大型PUなど
- フォード（同6.2%増）：大型PU「Fシリーズ」／中型SUV、PUなど
- 現代自動車（同7.9%増）：小型SUV「ツーソン」／中型SUV、小型乗用車など
- 起亜自動車（同7.0%増）：小型乗用車「K4」／中型乗用車、ミニバンなど
- ホンダ（同0.5%増）：中型SUV「パスポート」／小型、中型SUVなど
- 日産自動車（同0.2%増）：小型SUV「キックス」／中型SUV、小型乗用車など

一方、前年比で減少したメーカーとモデル／主な車種は以下のとおりだ。

- フォルクスワーゲン（VW）（前年比14.0%減）：小型乗用車「ジェッタ」／小型SUVなど
- ステランティス（同 4.4%減）：中型乗用車「チャレンジャー」／大型 PU、小型SUVなど
- テスラ（同7.0%減）：大型PU「サイバートラック」など
- スバル（同3.6%減）：中型SUV「アセント」／小型、中型乗用車など

図3：2025年メーカー別増減台数（2024年比較）



出所：モーターインテリジェンス発表データを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜税額控除終了でクリーンビークル販売が大幅減＞

2025 年の販売台数を動力別に見ると、クリーンビークル（CV）（注 3）は前年比 3.6%減の 155 万 8,150 台に減少した（表 3 参照）。一方、HEV は 29.1%増の 207 万 6,304 台と大幅に伸び、販売増を牽引した。CV の前年比減は、EV 政策を打ち出したバイデン前政権発足後の 2021 年以降で初めてであり、全体に占める割合も前年の 10.1%から 9.5%へ低下した。特に 2025 年 9 月 30 日の CV 購入に係る税額控除の終了により、第 4 四半期は前年同期比 40.2%減と大きく落ち込んだ。

一方、HEV は過去 5 年間（注 4）で約 5 倍に成長し、市場ではトヨタなど日系メーカーが約 75%のシェアを占めた。現代自動車や起亜自動車も HEV を強化しており、両社合計で前年比 56.1%増と急成長した。現代は 4 月のニューヨーク国際オートショーで、これまでの BEV への注力から HEV を含めた全方位戦略への転換を強調し、2030 年までに HEV を 18 モデル以上（2025 年 12 月時点で 4 モデル）へ拡充する方針を示した。

表3：動力別電動車販売台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2024年	2025年			
	販売台数	販売台数	前年比	全車シェア	台数差
BEV	1,302,161	1,276,985	△1.9	7.8	△25,176
PHEV	314,403	280,791	△10.7	1.7	△33,612
FCV	611	374	△38.8	0.0	△237
クリーンビークル合計	1,617,175	1,558,150	△3.6	9.5	△59,025
HEV	1,607,949	2,076,304	29.1	12.7	468,355
電動車合計	3,225,124	3,634,454	12.7	22.2	409,330
ガソリン/ディーゼル車	12,817,642	12,721,100	△0.8	77.8	△96,542
全販売台数	16,042,766	16,355,554	1.9	100.0	312,788

出所：モーターインテリジェンス発表データからジェトロ作成

第 2 次トランプ政権発足後は、税額控除の撤廃に加え、環境規制の緩和・撤廃が相次いだ。2025 年 6 月にはカリフォルニア州の CV 販売義務を無効化し（2025 年 6 月 17 日付ビジネス短信参照）、7 月には企業平均燃費（CAFE）基準未達の罰金額をゼロドルに修正、12 月には CAFE 基準値の緩和に関する規則案を公表した（2025 年 12 月 8 日付ビジネス短信参照）。さらに、2026 年 2 月には温室効果ガス（GHG）規制の根拠である「GHG 危険性認定」を撤回し、自動車の GHG 規制を撤廃した（2026 年 2 月 25 日付ビジネス短信参照）。こうした政策環境の変化を受けて、CV 投資からの撤退を表明するメーカーも相次いでおり（2025 年 12 月 24 日付ビジネス短信参照）、電動車では HEV へのシフトが一層進む可能性が指摘されている。

＜EV 需要減や在庫取り崩しで国内生産は前年比減＞

各社発表などによると、2025 年の生産台数は前年比 3.6%減の 1,039 万 5,571 台となった。EV 需要の鈍化への対応や、在庫取り崩し、不振モデルの生産抑制などが影響したとみ

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

られる。また、輸入台数は前年比 1.5%減、輸出台数は 20.8%減少した。輸入台数の減少は 2022 年以降で初めてとなる。追加関税発動前の駆け込みで 3 月の輸入が増加した後、4 月から 7 月にかけて増加分を上回る反動減が続いたことが影響した。

＜2026 年の販売も堅調。ただし新たな課題も＞

2026 年の新車販売台数について、自動車関連企業へのジェトロの聞き取りや主な調査機関の予測では、2025 年を若干下回る 1,580 万台から 1,610 万台の範囲となる見通しである（2026 年 4～5 月時点）。主要機関のうち 1,590 万台を予測した金融サービス業の S&P グローバルは、地政学リスク（注 5）により車両購入負担の増加が長期化する可能性を指摘している。また、1,610 万台を予測した英調査会社のオムディアは、市場は比較的堅調に推移している一方、現在の販売実績が比較的少数の富裕層に依存していると分析した。その上で、今後メーカーが低・中価格帯セグメントから撤退した場合、同分野を得意とする中国メーカーが米市場へ本格参入する可能性があるとして懸念を示した。

高価格で推移する車両価格に加え、車両を維持するためのコストも高騰している。情報サービス会社のエクスペリアンによると、2025 年の自動車保険（フルカバレッジ）の平均保険料は前年比で約 12%増加した。また、セントルイス連邦準備銀行による 2025 年の平均自動車ローン金利（市中銀行における貸付期間 48 カ月）は 7.6%と、依然として高水準が続いている。

こうした車両の保有コスト高や中・低価格帯車両の選択肢の減少などが、低・中所得層の新車離れを招いている。コックスオートモーティブによると、2025 年の新車購入者に占める年収 10 万ドル以下の割合は 2020 年の 50%から 37%へ低下し、15 万ドル以上の割合は 29%から 42%へ増加した（2026 年 1 月）。この動向について、フォードのジム・ファーリー社長兼最高経営責任者（CEO）は、「米国の自動車業界は『手の届きやすい車両価格』に注意を払わなければ、消費者の購買意欲の減退を招く」と述べ、収益性の高い高価格帯製品への生産偏重が新車市場の縮小につながる可能性を指摘した（「CNBC」2026 年 1 月 30 日）。

また、中国製車の米市場参入に関しては、業界では現実的な脅威になり得るとの見方が強まっている。米国内の主要自動車メーカーが加盟する自動車イノベーション協会（AAI）のジョン・ボゼーラ会長兼最高経営責任者（CEO）は、「中国が世界の自動車製造を支配し、米国自動車産業のリーダーシップを解体する計画を持っていることは周知の事実だ。過剰な政府補助金付き車両を製造し、欧州・メキシコ・南米に格安価格で製品を大量投入している」と述べ、危機感を示している（リペアドライブニュース、2026 年 4 月 21 日）。

他方、米商務省によると、2025 年に中国から輸入されたライトビークルは、GM やボルボなど一部メーカーによるものに限られ、輸入台数も年間約 6 万台と限定的であった。現在、中国からの輸入車には、一般関税として乗用車と小型トラックにそれぞれ 2.5%、25%が課されるほか、232 条に基づく 25%、さらに 1974 年通商法 301 条に基づく 25%（ただ

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

し CV は 100%）の追加関税も課されている。また、2025 年に発効したコネクテッドカー規制では、中国、ロシア関連のソフトウエアおよびハードウエアを搭載したコネクテッドカーや、ハードウエア単体の輸入・販売を禁止しており（2025 年 6 月 11 日付地域・分析レポート参照）、足元では中国製車の米市場への参入障壁は高い。

とはいえ、製造関連の業界団体へのジェトロの聞き取りでは「当面は関税政策や規制で持ちこたえられるが、5 年後はどうなるか分からない」との指摘もあった（注 6）。また企業からは、「かつて日本車が価格と品質を武器に米市場で存在感を高めたように、中国車が本格参入すれば市場構造そのものが変わりかねない」と警戒する声も聞かれた。特に、中国メーカーが HEV を足掛かりに市場参入を図る可能性を指摘する見方もあった（注 7）。新車販売は堅調を維持する一方で、米自動車市場では市場構造そのものの変化への対応が課題となりつつある。

注 1：在庫台数が現在の販売水準で何日分に相当するかを示す指標。
注 2：クラスの分類はモーターインテリジェンスの定義による。
注 3：バッテリー式電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、燃料電池車（FCV）の総称。
注 4：2020 年は 46 万 3,105 台。
注 5：米国とイスラエルは 2026 年 2 月 28 日にイランへの攻撃を開始した。この影響で、複数企業からは中東市場での販売減や、部品などの米国向け輸出量の減少によるサプライチェーンの混乱を懸念する声が聞かれている。
注 6：2026 年 5 月 7 日、ワシントン DC での筆者対面インタビューに基づく。
注 7：2026 年 5 月 8 日、ワシントン DC での筆者対面インタビューに基づく。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

カナダ（生産・販売）：2025 年カナダ新車販売は前年比 2.0%増、生産は 10.3%減

カナダ自動車産業（1）

2026 年 7 月 2 日　トロント事務所（井口 まゆ子）

2025 年のカナダ自動車市場は、米国による関税措置やそれに伴うサプライチェーンの混乱など、外部環境の不確実性の影響を受けて推移した。新車販売台数は 190 万台と前年を上回り、対米関係の悪化を踏まえると底堅い結果となった。メーカー・ブランド別では、ゼネラルモーターズ（GM）が首位、フォードが 2 位を維持し、米系が引き続き上位を占めた。一方、生産台数は前年比 10.3%減と 2 年連続で 2 桁減となった。電気自動車（EV）生産への体制移行や一部メーカーによる減産が背景にあり、全体として成長は限定的にとどまった。非日系メーカー・ブランドによる生産停止や減産を受けて、生産台数の構成比では日系が上位 2 位を占め、そのシェアも大きく上昇した。

＜販売拡大下でみられるメーカー間格差と需要構造の変化＞

調査会社デロジエ・オートモーティブ・コンサルタント（以下、DAC）が 2026 年 1 月 15 日に発表した統計によると、2025 年のカナダの新車販売台数は、前年比 2.0%増の 189 万 7,055 台だった（表 1 参照）。

メーカー・ブランド別に新車の販売台数を見ると、GM が前年比 1.9%増の 29 万 9,813 台で前年に続き首位を維持した。年初はトップを走っていたフォードは、5.5%増の 29 万 3,894 台と僅差で迫ったものの及ばず、2 位となった。トヨタは 4.4%増の 24 万 9,445 台で、前年に引き続き 3 位となり、上位 3 位までの順位に変動はなかった。4 位の現代は 11.3%増の 15 万 4,405 台と高い伸びを示し、販売規模を拡大した。5 位のホンダが 4.3%増の 14 万 1,557 台と増加基調を維持した一方、6 位のステランティスは 11.7%減の 11 万 4,720 台と大幅に減少し、メーカー間での増減に差がみられた。増加率で見ると、マツダが前年比 13.2%増と最も高く、現代、アウディ（10.6%増）が続いた。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表1：メーカー・ブランド別新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値、―は値なし）

順位（注1）	メーカー・ブランド	2024年	2025年	前年比
1（1）	GM	294,315	299,813	1.9
2（2）	フォード	278,571	293,894	5.5
3（3）	トヨタ	238,933	249,445	4.4
4（4）	現代	138,755	154,405	11.3
5（5）	ホンダ	135,692	141,557	4.3
6（6）	ステランティス	129,945	114,720	△11.7
7（7）	日産	103,092	109,742	6.5
8（8）	起亜	86,657	94,622	9.2
9（9）	VW	81,742	84,030	2.8
10（10）	マツダ	72,226	81,746	13.2
11（11）	スバル	68,043	70,953	4.3
12（14）	メルセデス・ベンツ	34,484	37,382	8.4
13（13）	三菱	38,921	37,335	△4.1
14（15）	アウディ	33,644	37,201	10.6
15（16）	BMW	30,623	31,354	2.4
16（12）	テスラ	55,188	18,359	△66.7
―	その他（注2）	38,718	40,497	4.6
米系・日系メーカー・ブランド	米系自動車	758,019	726,786	△4.1
	日系自動車	656,907	690,778	5.2
	その他	444,623	479,491	7.8
セグメント	乗用車	248,702	235,114	△5.5
	小型トラック	1,610,847	1,661,941	3.2
合計		1,859,549	1,897,055	2.0

注1：順位のかっこ内は2024年。

注2：「その他」はジャガー、ランドローバー、マセラティ、ミニ、ポルシェ、ボルボ。

出所：デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントのデータを基にジェトロ作成

日系・非日系メーカー・ブランドの新車販売の割合を見ると、カナダで販売を行う日系6社（トヨタ、ホンダ、日産、マツダ、スバル、三菱）の合計は前年比5.2%増の69万778台となった。また、その他も7.8%増の47万9,491台と増加した一方で、米系の販売合計台数は4.1%減の72万6,786台となった。これにより、日系の販売シェアは2024年の35.3%から36.4%へとわずかに上昇した。

セグメント別の新車販売台数では、乗用車（セダン、クーペ、ハッチバック）は前年比5.5%減の23万5,114台と減少した一方、小型トラック〔ピックアップトラック、スポーツ多目的車（SUV）、クロスオーバーSUV〕は3.2%増の166万1,941台となった。この結果、小型トラックのシェアは前年の86.6%から87.6%へと上昇し、乗用車のシェアは13.4%から12.4%へと低下した。小型トラックへの需要集中が一段と進み、市場は引き続きこのセグメント中心で推移している。

＜減産局面で際立つトヨタの増産と日系メーカーの生産シェア拡大＞

2025年のカナダでの生産台数は、前年に続き低調に推移した。2024年はEV移行期に伴う工場再編が主な変動要因であったが、2025年はこれに加え、米国の関税措置による輸出

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

環境の悪化や EV 市場の鈍化が重なり、生産回復の動きを抑制したとみられる。DAC が 2026 年 1 月 31 日に発表した統計によると、生産台数は前年比 10.3%減の 121 万 6,763 台（表 2 参照）にとどまった。

メーカー別の生産台数では、トヨタ自動車は前年比 0.7%増の 53 万 7,472 台で首位を維持した。モデル別では「レクサス NX」の増産（17.4%増）が寄与し、カナダで生産を行う 5 社の中で唯一の増産となった。2 位のホンダは、「シビック」および「CR-V」の減産を受けて 4.7%減の 40 万 587 台だった。3 位のステランティスは、主要モデル 3 種の生産を停止した影響で、21.7%減の 15 万 753 台と大幅に減少したが、順位は前年から変わらなかった。4 位の GM は組み立て工場 2 カ所での生産調整により、18.0%減の 12 万 7,680 台と減少した。5 位のフォードは次世代 EV 生産対応に向けた再編の影響で 99.5%減の 271 台にとどまるなど、非日系メーカーを中心に大幅な減産がみられた。こうした動向を受け、日系・非日系の生産構成では、トヨタ自動車とホンダを中心とする日系メーカーのシェアが前年の 70.3%から 77.1%へと大きく上昇した。

表2：メーカー別自動車生産台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位（注）	メーカー	2024年	2025年	前年比
1 (1)	トヨタ	533,584	537,472	0.7
2 (2)	ホンダ	420,550	400,587	△4.7
3 (3)	ステランティス	192,428	150,753	△21.7
4 (4)	GM	155,690	127,680	△18.0
5 (5)	フォード	54,178	271	△99.5
セグメント	乗用車	240,113	211,105	△12.1
	小型トラック	1,116,317	1,005,658	△9.9
合計		1,356,430	1,216,763	△10.3

注：順位のかっこ内は2024年の順位。
出所：デロジエ・オートモーティブ・コンサルタントのデータを基にジェトロ作成

セグメント別の生産は、乗用車の生産台数が前年比 0.4%減とわずかに減少したのに対し、小型トラックは 0.4%増の微増となった。全生産台数に占める小型トラックのシェアは、前年の 82.3%から 82.7%へと上昇した。

＜カナダでの生産減少で北米でのシェアも低下＞

北米 3 カ国（カナダ・米国・メキシコ）の生産はいずれの国でも前年比で減少したが、減少幅には差がみられた。カナダは 10.3%減と大きく落ち込んだのに対し、米国（3.6%減）およびメキシコ（3.0%減）は比較的小幅な減少にとどまった。この結果、カナダのシェアは 8.5%から 7.9%へと低下する一方、米国は 67.7%、メキシコは 24.4%へとそれぞれ上昇した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

カナダ（販売）：2025 年 ZEV 新車登録前年比 34.7%減

カナダ自動車産業（2）

2026 年 7 月 7 日　トロント事務所（井口 まゆ子）

2025 年のカナダにおける ZEV 市場は大きな転換点を迎えたといえる。連邦・州政府による購入補助制度の縮小・終了に加え、経済環境の不確実性などを背景に需要が減速した。その結果、新車登録台数および市場シェアはいずれも大幅に低下した。一方で、政府は新たな補助制度の創設や産業政策の見直しを進めている。

なお、カナダにおけるゼロエミッション車（ZEV）は、(1) バッテリー式電気自動車（BEV）、(2)プラグインハイブリッド車（PHEV）、(3)燃料電池車（FCV）の 3 種類と定義されている。ただし、カナダ統計局では、(3)FCV の登録台数が非常に少ないことから、「その他燃料車」として集計している。そのため、統計上 ZEV として把握できるのは、(1)BEV と(2)PHEV の合計に限られる。

＜販売の急減と市場シェア低下＞

カナダ統計局が 2026 年 3 月 12 日に発表した統計によると、2025 年の ZEV の新車登録台数は 17 万 7,034 台となり、前年比 34.7%減と大幅に減少した（表 1 参照）。タイプ別で見ると、BEV は前年比 43.1%減の 11 万 5,049 台と大きく落ち込んだほか、PHEV も同 10.0%減の 6 万 1,985 台だった。その結果、全新車登録（186 万 6,714 台）に占めるシェアも 9.5%と、2024 年の 14.6%から大きく低下した。

一方で、ZEV には分類されないハイブリッド車（HEV）は、前年比で 36.1%増と大きく伸長し、市場シェアも 2024 年の 9.1%から 2025 年は 12.3%に拡大した。

表1：タイプ別新車登録台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2020年 台数	2021年 台数	2022年 台数	2023年 台数	2024年 台数	2025年 台数	2025年 対前年比
ガソリン車	1,384,875	1,415,193	1,233,181	1,316,512	1,333,390	1,372,322	2.9
ディーゼル車	64,739	65,843	75,247	74,028	79,748	87,244	9.4
バッテリー式電気自動車（BEV）	39,046	59,133	98,620	143,666	202,333	115,049	△43.1
プラグインハイブリッド車（PHEV）	15,364	27,324	24,990	45,090	68,895	61,985	△10.0
ハイブリッド車（HEV）	41,543	79,314	81,049	135,687	169,055	230,081	36.1
その他燃料車（注1）	58	5	18	16	20	33	65.0
全車種合計	1,545,561	1,646,604	1,513,104	1,714,913	1,853,441	1,866,714	0.7
ZEV（BEV＋PHEV）台数（注2）	54,410	86,457	123,610	188,756	271,228	177,034	△34.7
ZEV（BEV＋PHEV）シェア	3.5	5.3	8.2	11.0	14.6	9.5	△35.2

注1：液体プロパン、天然ガス、水素などを含む。
注2：FCVは、登録台数が少ないため「その他燃料車」の中にまとめられており、統計上は、BEVとPHEVがZEVとして扱われている。

出所：カナダ統計局、カナダ運輸省データを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜普及を支える連邦政策の枠組みと規制体系＞

カナダ政府は「カナダ・ネットゼロ排出説明責任法（Canadian Net-Zero Emissions Accountability Act）」により、2050 年までに温室効果ガス（GHG）排出量を実質ゼロにするという目標を法的に定めている。こうした長期目標の達成に向け、ZEV 普及を重要な柱の 1 つとし、各省では支援策や規制などの政策を段階的に導入してきた。しかし、ここ数年は支援策の廃止や規制の変更が目立つ。

運輸省（Transport Canada）

2019 年 5 月から、BEV、PHEV または FCV を対象とした購入補助金制度「iZEV プログラム」を開始した（予算上限到達のため、2025 年 3 月 31 日で終了）。

環境・気候変動省（Environment and Climate Change Canada, ECCC）

2023 年 12 月、小型の新車販売において一定以上の割合を ZEV にするよう義務付ける措置を発表した（2023 年 12 月 20 日付ビジネス短信参照）。2026 年モデルとして販売される車両から適用を開始し、2035 年までに ZEV 比率を 100%とする予定だったが、これを廃止し、2035 年までに電気自動車（EV）販売比率 75%、2040 年までに 90%を目指す方針へ変更した（2026 年 3 月 5 日付ビジネス短信参照）。

また、2027～2032 年モデルより厳格な排出基準を導入することを発表した。

エネルギー・天然資源省（Natural Resources Canada,NRCan）

2019 年に EV 充電器設置に対する助成金制度「ZEV インフラ整備プログラム（ZEVIP）」を開始した。2022 年予算で本制度を 2027 年 3 月 31 日まで延長し、資金を 9 億カナダ・ドル（約 1,026 億円、C ドル、1C ドル＝約 114 円）追加した。2029 年までに、8 万 4,500 基の設置を目標としている。

＜購入補助制度の縮小・終了＞

カナダはこれまで、連邦政府の iZEV プログラム（最大 5,000C ドル）と各州の補助金制度を組み合わせることで、ZEV 需要を下支えしてきた。こうした政策の後押しもあり、ZEV の登録台数は過去 10 年以上にわたり増加基調で推移していた。しかし、2025 年には購入補助金制度を取り巻く環境が大きく変化した。

連邦レベルでは、2025 年 1 月に iZEV プログラムの停止方針が公表された。申請が集中した結果、同年 1 月中旬に予算上限に到達し、新規受付が停止された（2025 年 1 月 17 日付ビジネス短信参照）。その後、同年 3 月 31 日で iZEV プログラムは終了した。

さらには、州レベルでも補助金制度の変更が相次いだ。

- ブリティッシュコロンビア州（BEV、PHEV、FCV 向け）：2025 年 5 月で終了

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

- ケベック州（BEV、PHEV、FCV 向け）：2025 年 2～3 月に一時停止、同年 4 月に再開
- ニューブランズウィック州（BEV、PHEV 向け）：2025 年 7 月で終了
- ノバスコシア州（BEV、PHEV 向け）：2025 年 4 月で終了

＜補助金停止がもたらした販売減速＞

このような補助金制度の縮小・終了を背景に、補助金支給実績も大幅に減少した。カナダ運輸省が発表した iZEV プログラムに基づく 2025 年の補助金支給台数は 1 万 9,765 台で、前年比 90.8%減と大きく落ち込んだ。補助金支給台数は ZEV 新車登録台数全体の約 1 割強にとどまり、需要喚起効果の弱まりが鮮明となった。

メーカー別の補助金支給台数では、テスラが 1 万 2,042 台で最多となり、シェアは前年から 40 ポイント上昇の 60.9%と大幅に拡大した。以下、ゼネラルモーターズ（GM）が 1,289 台（シェア 6.5%）、現代自動車が 1,103 台（同 5.6%）、フォードが 830 台（同 4.2%）で続いた（表 2 参照）。

表2：iZEVプログラム補助金支給台数（2025年）

（単位：台、%）（―は値なし）

メーカー・ブランド	BEV	PHEV	FCEV	合計	2025年シェア
テスラ	12,042	-	-	12,042	60.9
GM	1,289	-	-	1,289	6.5
現代	859	244	-	1,103	5.6
フォード	529	301	-	830	4.2
トヨタ	91	554	-	645	3.3
VW	642	-	-	642	3.2
三菱	-	552	-	552	2.8
起亜	381	158	-	539	2.7
ボルボ	361	149	-	510	2.6
ステランティス	167	232	-	399	2.0
日産	393	-	-	393	2.0
マツダ	9	209	-	218	1.1
アウディ	163	-	-	163	0.8
ホンダ	112	-	-	112	0.6
スバル	89	-	-	89	0.5
メルセデス・ベンツ	57	-	-	57	0.3
ポールスター	55	-	-	55	0.3
BMW	48	2	-	50	0.3
ビンファスト	40	-	-	40	0.2
MINI	25	11	-	36	0.2
フィスカー	1	-	-	1	0.0
合計	17,353	2,412	-	19,765	100.0
シェア	87.8	12.2	0.0	100.0	-

出所：カナダ運輸省データを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜需要減速と政策不確実性を背景とした生産戦略の見直し＞

こうした状況を受け、カナダ政府は 2026 年 2 月、新たな自動車戦略を公表した。米国依存の高い自動車産業構造や世界的な電動化の進展に対応するため、産業競争力の強化と EV 普及の加速を目的とした包括的な政策見直しを行った（2026 年 3 月 5 日付ビジネス短信参照）。その中核施策として「EV 手頃価格プログラム（EV Affordability Program：EVAP）」を導入した。対象は、重量 8,500 ポンド未満の BEV、PHEV、FCV であり、かつカナダ国内または自由貿易協定（FTA）締結国で生産され、最終取引額が 5 万 C ドル以下（カナダ製の場合は上限なし）であることなどを条件としている。BEV および FCV には最大 5,000C ドル、PHEV には最大 2,500C ドルの購入またはリースに対する補助金が支給される。

＜中国製 EV 参入による価格競争激化と市場構造の変化＞

補助金制度の再構築が進む一方で、カナダ市場では競争環境にも変化がみられる。

カナダ政府は 2026 年 1 月、中国製 EV について、初年度は年間 4 万 9,000 台を上限とする輸入割当制度を導入し、これまで課されていた 100%の追加関税を撤廃した。対象車両は 6.1%の関税率で輸入可能となり（2026 年 1 月 20 日付ビジネス短信参照）、同制度は 2026 年 3 月 1 日に正式に開始された。

こうした制度変更を受け、中国の吉利汽車（Zhejiang Geely Holding Group Co.）傘下のロータス（Lotus）は 2026 年 5 月、中国中部・武漢の工場で生産する BEV クロスオーバー車「エレトレ（Eletre）」18 台を出荷したと発表した。これにより、同社はカナダ向けに EV を輸出した初の中国企業となった。

世界の EV 生産量の約 7 割を中国が占める中、中国製 EV は手頃な価格と高いエネルギー効率を背景に、国際市場で存在感を高めている。カナダ市場においても、車両価格の低下や消費者の選択肢拡大を通じて EV 普及の加速につながると期待される。一方で、国内メーカーとの競争激化に加え、雇用や投資への影響を懸念する声もあり、今後の市場への影響が注目される。

なお、中国はカナダと FTA を締結していないため、中国製 EV は EVAP の補助金対象外となっている。

＜今後の展望＞

短期的には需要・供給の双方で調整局面が続くとみられるものの、中長期的には新たな政策支援や価格競争の進展により、市場再拡大の可能性も残されている。特に、補助金縮小後の需要回復は、新たな支援策の浸透や各メーカーの価格戦略に大きく左右されるとみられる。今後のカナダ ZEV 市場では、政策の継続性と価格競争力の確保が普及拡大の重要なカギとなりそうだ。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

メキシコ（生産・販売）：通商政策に翻弄される完成車生産と販売

メキシコ自動車産業（1）

2026 年 6 月 26 日　メキシコ事務所（阿部 眞弘、山中 真菜）

2025 年のメキシコ自動車産業は、生産・輸出・国内販売のいずれも高い水準を維持した一方、下半期にかけて減速した。対米輸出の傾向に大きな変更はみられなかったが（2026 年 1 月 26 日付地域・分析レポート参照）、通商政策を巡る不確実性の高まりから、各完成車メーカー（OEM）は前年に比べて苦戦を強いられた。本稿では、2025 年のメキシコの自動車生産・輸出・販売動向を整理し、同国自動車産業の現状と今後の方向性について考察する。

＜2025 年の乗用車生産は前年比減、大型バス・トラックは急減＞

メキシコの 2025 年の自動車（大型バス・トラックを除く）生産台数は、前年比 0.9%減の 395 万 3,494 台だった。トランプ関税の影響が直撃したにもかかわらず、2024 年に次ぐ歴代 2 位の高水準を維持した（図 1 参照）。月別で見ると、トランプ関税が発動された 3 月以降に前年割れが目立ち始め、6～7 月には一時的に上回ったが、8 月以降は 4 カ月連続で下回った。

2025 年の大型バス・トラックの生産台数は前年比 34.8%減の 13 万 8,954 台と、大幅に減少した。好調だった 2024 年からの反動に加え、建設・公共分野の需要低迷や米国からの中古大型車流入増により、新車需要が減少したことが影響したとみられる。

図1：メキシコの自動車生産・輸出・販売台数



注：大型バス・トラックを除く販売台数。
出所：メキシコ自動車工業会（AMIA）、国立統計地理情報院（INEGI）のデータを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

企業別生産台数を見ると、2025 年は減少した企業が多かった。日系企業では、生産台数 2 位の日産が前年比 1.7%減の 65 万 8,536 台だったほか、ホンダは同 1.5%減の 19 万 1,700 台、マツダは同 16.6%減の 17 万 4,524 台と減少した。一方、トヨタは生産能力拡張やモデルチェンジを背景に生産を大きく伸ばし、前年比 26.6%増の 31 万 152 台となった（表参照）。日系 4 社合計の生産台数は 133 万 4,912 台と、国内全体の 33.8%を占め、前年から 1.2%拡大した。

欧米系も生産台数の減少がみられた。生産台数首位のゼネラルモーターズ（GM）は前年比 3.6%減の 85 万 7,431 台、3 位のフォルクスワーゲン（VW）も同 8.4%減の 48 万 2,295 台となった。一方、フォード（前年比 7.9%増）と起亜自動車（同 6.4%増）は台数を伸ばした。

表：メキシコの企業別自動車（大型バス・トラック除く）生産・販売台数
1-12月　　（△はマイナス値、ーは値なし）

企業名	生産				販売			
	2024年	2025年			2024年	2025年		
	台数	台数	構成比	伸び率	台数	台数	構成比	伸び率
GM	889,072	857,431	21.7	△ 3.6	205,043	198,153	13	△ 3.4
日産	669,941	658,536	16.7	△ 1.7	256,227	275,662	18.1	7.6
フォルクスワーゲン	526,535	482,295	12.2	△ 8.4	177,261	172,008	11.3	△ 3.0
ステランティス	419,426	396,281	10	△ 5.5	93,809	91,215	6	△ 2.8
フォード	386,776	417,280	10.6	7.9	54,209	55,891	3.7	3.1
トヨタ	245,007	310,152	7.8	26.6	124,685	129,184	8.5	3.6
起亜	270,700	288,100	7.3	6.4	104,384	111,172	7.3	6.5
ヒュンダイ	-	-	-	-	53,305	54,497	3.6	2.2
マツダ	209,303	174,524	4.4	△ 16.6	99,797	107,004	7	7.2
ホンダ	194,642	191,700	4.8	△ 1.5	43,337	41,157	2.7	△ 5.0
BMW	95,151	95,449	2.4	0.3	17,335	18,953	1.2	9.3
メルセデス・ベンツ	57,539	57,063	1.4	△ 0.8	12,905	10,663	0.7	△ 17.4
JAC	25,391	24,683	0.6	△ 2.8	24,826	24,445	1.6	△ 1.5
MG Motor	-	-	-	-	60,168	48,816	3.2	△ 18.9
ルノー	-	-	-	-	29,892	33,265	2.2	11.3
奇瑞汽車（Chirey/Omoda/Jetour）	-	-	-	-	29,991	8,433	0.6	△ 71.9
スズキ	-	-	-	-	43,661	39,436	2.6	△ 9.7
三菱自動車	-	-	-	-	24,706	27,994	1.8	13.3
モーターネーション	-	-	-	-	10,497	2,680	0.2	△ 74.5
Changan	-	-	-	-	-	19,308	1.3	-
スバル	-	-	-	-	3,321	4,436	0.3	33.6
いすゞ	-	-	-	-	2,466	2,488	0.2	0.9
Foton	-	-	-	-	2,456	2,260	0.1	△ 8.0
その他	-	-	-	-	30,041	45,518	3	51.5
日系企業合計	1,318,893	1,334,912	33.8	1.2	598,200	627,361	41.1	4.9
合計	3,989,483	3,953,494	100	△ 0.9	1,504,322	1,524,638	100	1.4

注：系列ブランド（例えばフォルクスワーゲンはSEAT、AUDI、PORSCHE、BENTLEYなど）を含む。いすゞの販売台数はELF100/ELF200/ELF300の販売台数のみがAMIAに報告されている。
出所：国立統計地理情報院（INEGI）

生産減少の要因には、通商環境の変化やサプライチェーン上の問題が影響したと考えられる。2026 年 1 月 26 日付地域・分析レポートに記載のとおり、完成車については 1962 年通商拡大法 232 条に基づき、メキシコから米国に輸出される完成車に対して 25%の追加関

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

税が賦課されている（注 1）。また、トランプ関税だけでなく、サプライチェーンの問題も生産に影響を与えた。例えば、OEM による社内生産体制の再編に伴い生産計画が見直されたケースや、半導体を含む調達品の供給停止・遅延により、生産の遅延・停止を余儀なくされた事例がみられた。

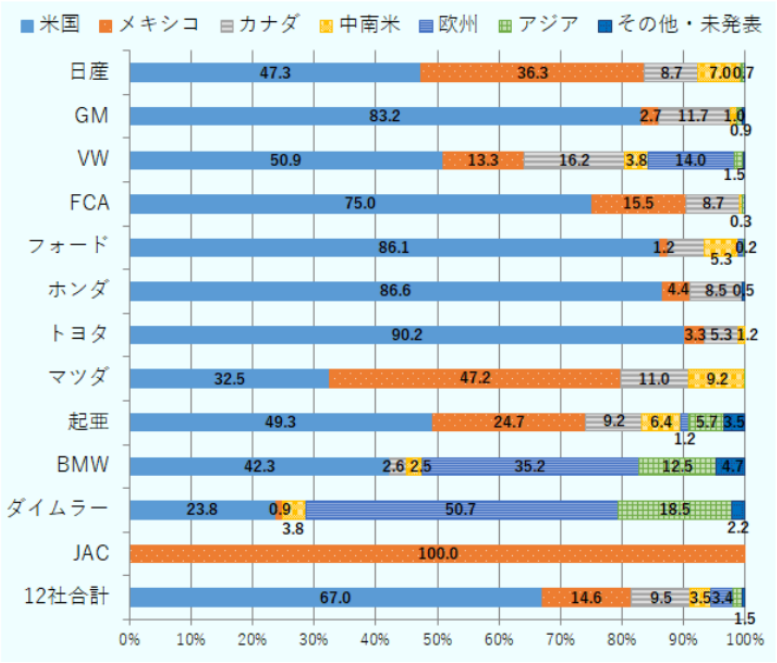
＜トランプ関税発動後も対米輸出は維持＞

2025 年の輸出台数は、前年比 2.7%減の 338 万 5,785 台となった。月ごとで見ると、1～8 月までは前年比の伸び率が増減を繰り返していたが、9 月以降は全ての月で前年比マイナスとなり、12 月は前年比 14.5%減と年間で最大の減少幅を記録した（2026 年 1 月 22 日付ビジネス短信参照）。ブランド別で見ると、マツダが通年で前年比 37.6%減、ホンダが同 20.5%減、VW が同 16.2%減、メルセデス・ベンツが同 13.6%減、日産が同 12.2%減、BMW が同 7.3%減となった。一方、トヨタは前年比 30.1%増、フォードは同 11.4%増、起亜は同 5.4%増となった。

2025 年の輸出台数は生産台数の 8 割以上に相当し、そのうち米国向けが全体の 78.5%、カナダを含む北米向けでは 89.6%に達した。引き続き輸出の大半が北米向けである点に大きな変化はみられない。ただし、仕向け地別生産比率（国内販売＋輸出の合計に占める構成比）をみると、OEM によっては前年と比較して仕向け地に変化もみられた（図 2 参照）（注 2）。例えば、マツダは米国向けが前年比 20.6 ポイント減少した一方で、メキシコ国内向けが同 14.1 ポイント増、カナダ向けが同 3.9 ポイント増、中南米向けが同 2.6 ポイント増となった。フォードは米国向けが前年比 6.9 ポイント減だったが、カナダ向けが同 6.1 ポイント増加した。ステランティスも米国向けが同 10.1 ポイント減少したが、メキシコ向けが同 11.2 ポイント増となった。起亜も対米向けが前年比 12.3 ポイント減少し、カナダ向けが同 4.5 ポイント増、アジア向けが同 3.4 ポイント増、欧州向けが同 1.2 ポイント増となった。しかし、生産台数や輸出台数もそれぞれ増減があり、この数値だけで仕向け地変更が行われたと結論付けるのは早計であることに留意したい。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

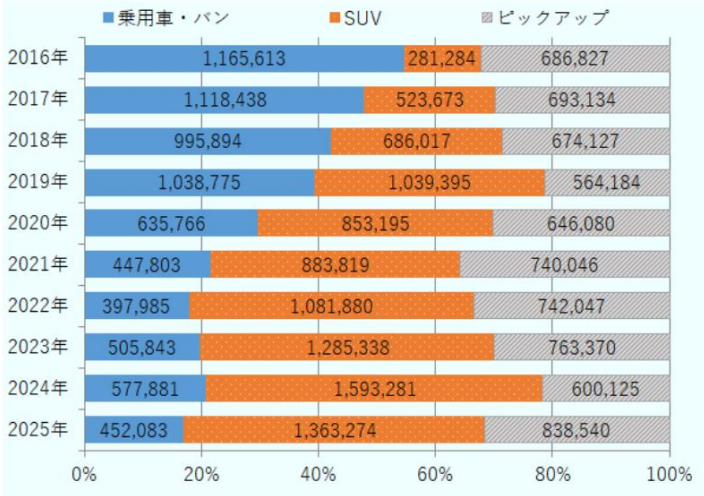
図2：企業別・仕向け地別自動車生産比率
（2025年、国産車販売＋輸出の合計に占める構成比）



出所：国立統計地理情報院（INEGI）のデータを基にジェトロ作成

対米輸出の車種構成では、SUV（スポーツ用多目的車）が引き続き中心となった。2025年の対米輸出では、SUVが136万3,274台と51.4%を占めた。ピックアップトラックは歴代最高の83万8,540台で、全体の31.6%を占め、前年比約40%増加した（図3参照）。

図3：対米自動車（大型バス・トラックを除く）輸出の車種別構成の推移



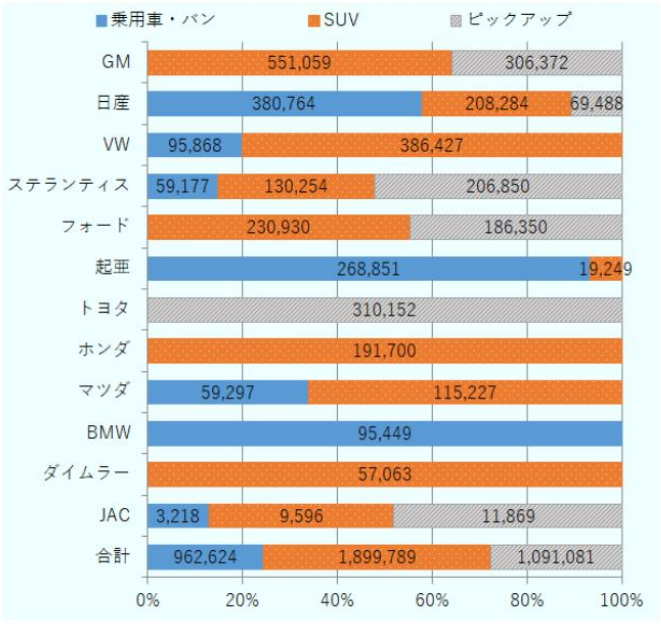
注：データラベルは輸出台数。
出所：国立統計地理情報院（INEGI）のデータを基にジェトロ作成

企業別・車種別の生産を見ると、米系のGMおよびフォードは、2025年時点でメキシコにおいて乗用車生産を行っておらず、SUVとピックアップトラックに生産を特化させている。一方、ステランティスについては、2025年はSUVの生産が減少し、乗用車・バンの生産が増加した。ステランティスは米国向け輸出が減少し、メキシコ国内販売が増加し

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ていることを踏まえると、トランプ関税の影響を抑えるため、国内向けモデルを増やす調整を行った可能性がある。日系メーカーでは、トヨタはメキシコの 2 工場で全量ピックアップトラックを生産しており、ホンダも SUV のみを生産している。一方、マツダや日産は国内および中南米市場向け比率も高く、乗用車・バンの生産比率はそれぞれ 34.0%（5 万 9,297 台）、57.8%（38 万 764 台）と相対的に高水準となっている（図 4 参照）。

図4：企業別・車種別自動車（大型バス・トラックを除く）生産（2025年）



注：データラベルは生産台数。
出所：国立統計地理情報院（INEGI）のデータを基にジェトロ作成

＜内需は堅調、中国系ブランドは国内販売台数が大幅減＞

2025 年通年の国内販売台数は前年比 1.4%増の 152 万 4,638 台となった。ブランド別に国内販売台数を見ると、日産は同 7.6%増の 27 万 5,662 台と増加し、17 年連続の国内販売 1 位となった。次いで、GM、VW（系列ブランドを含む）、トヨタ、起亜となった。日産、トヨタ以外の日系メーカーでは、三菱自動車（前年比 13.3%増）、スバル（同 33.6%増）、いすゞ（同 0.9%増）、マツダ（同 7.2%増）が増加した一方、ホンダ（同 5.0%減）、スズキ（同 9.7%減）が減少した。

一方、中国系ブランドは 2026 年 3 月 26 日付地域・分析レポートで記載のとおり、中国企業間の競争激化や BEV 市場の停滞などにより、販売が大幅減となる企業も散見された（注 3）。

＜一般関税引き上げは完成車にも影響大＞

メキシコ政府は 2025 年 12 月 10 日、1,463 品目の一般（MFN）関税率を引き上げる輸出入関税法（LIGIE）改正を可決し、2026 年 1 月 1 日から施行した（2026 年 1 月 6 日付ビジネス短信参照）。完成車の一般関税率は 50%に引き上げられたが、メキシコとの自由貿易協定（FTA）非締結国からの完成車輸入は原則として一般関税を支払う必要がある。江淮

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

汽車（JAC）以外の中国系 OEM はメキシコ国内で生産していないため、国内販売は輸入車となり、直接的な影響を受けている。また、メキシコに生産拠点を持つ OEM であっても、国内市場向けに一部車種を輸入している。2025 年の FTA 非締結国からの完成車輸入実績を見ると、中国製が 30 万 6,351 台と最も多く、次いでインド製 11 万 1,147 台、タイ製 5 万 1,809 台、インドネシア製 4 万 1,742 台、韓国製 1 万 5,129 台となっており、これらはいずれも今回の関税率引き上げの影響を受ける。

OEM 別に見ると、FTA 非締結国からの輸入が最も多いのは GM で、中国製を中心に 12 万 9,503 台を輸入している。次いで現代・起亜がインドおよび中国を中心に 8 万 3,083 台を輸入している（図 5 参照）。しかし、メキシコ国内で完成車の生産を行う OEM については、「軽量自動車新車製造企業登録制度」（注 4）により、前年の生産台数の 10%を上限とする完成車の無関税輸入枠が認められている。さらに、追加割当枠の制度も存在しており、工場新設や生産拡大などの追加投資を行い、経済省と交渉の上、追加の無関税枠を得ることができる（注 5）。2024 年の生産台数に対する 2025 年の FTA 非締結国からの輸入台数の比率は、現代・起亜が 30.7%、トヨタが 21.9%（注 6）、GM が 14.6%と比較的高い一方、VW（6.7%）、ホンダ（4.5%）、フォード（3.7%）、日産（3.5%）、ステランティス（3.0%）、BMW（0.7%）、マツダ（0.5%）となっており、各社の輸入枠の利用率が異なることが分かる。FTA 非締結国からの輸入比率が高い OEM ほど、無関税枠の上限を超過した場合の関税リスクを抱えている。今後は米国輸出だけでなく、メキシコ国内への輸入車に対する関税率にも注意し、関税のコントロールを行う必要があるだろう。

図 5：PDF 版を見る（318KB）

図 5：企業別・原産国輸入車販売台数



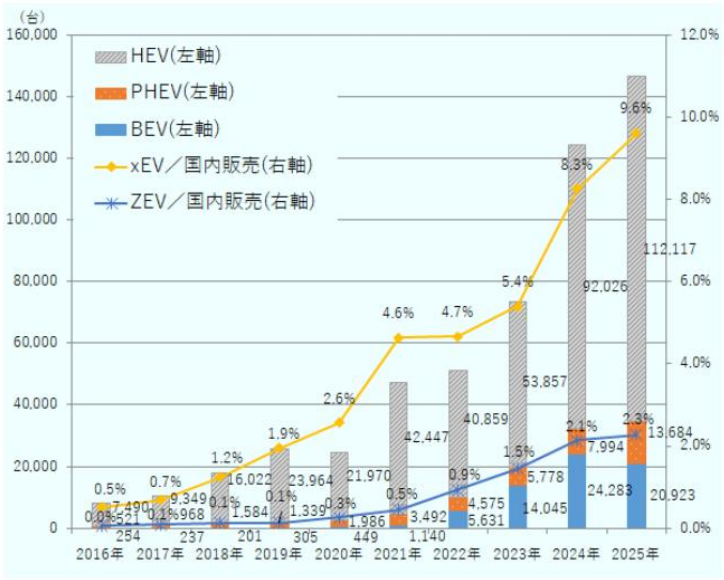
注：系列ブランドも含む。データラベルは生産台数。
出所：国立統計地理情報院（INEGI）のデータを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜EV 市場では PHEV と HEV が成長＞

次に、メキシコの電気自動車（EV）市場について見ていく。2025 年の国内販売台数では、BEV は 2 万 923 台（前年比 13.8%減）と減少した一方、PHEV が 1 万 3,684 台（同 71.2%増）、HEV は 11 万 2,117 台（同 21.8%増）と増加した（図 6 参照）。2022 年から急激に伸びた BEV は、市場の一服感や充電ステーションの整備不足などの要因により、走行距離の長い PHEV や HEV の市場が伸長した（2026 年 3 月 26 日付地域・分析レポート参照）。

図6：メキシコでのハイブリッド・電気自動車の販売台数の推移



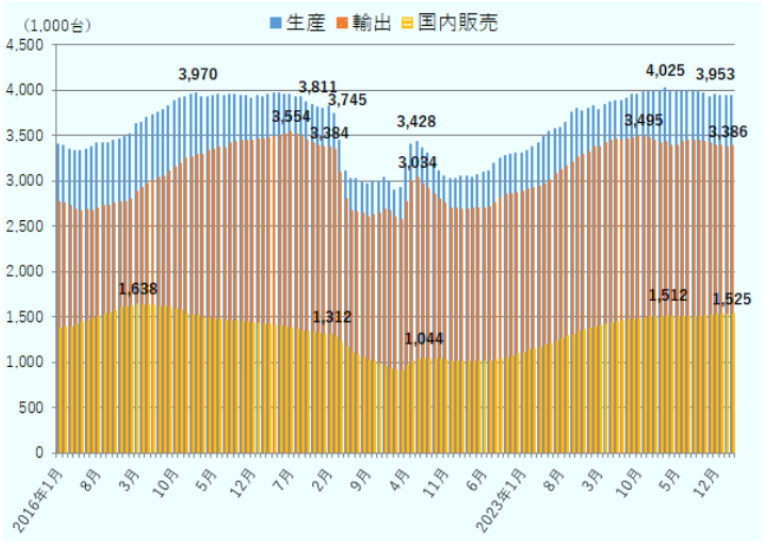
注：テスラとBYDを除く販売台数。HEV：ハイブリッド車、PHEV：プラグインハイブリッド車、BEV：バッテリー式EV。xEVはHEV、PHEV、BEVの合計。ZEVはPHEVとBEVの合計。
出所：国立統計地理情報院（INEGI）のデータを基にジェトロ作成

＜2026 年 1～3 月は生産・輸出・国内販売が順調＞

2026 年 1～3 月の自動車生産台数は前年同期比 0.5%増の 96 万 9,294 台、輸出台数は同 2.5%増の 79 万 5,631 台、国内販売は同 3.7%増の 38 万 1,653 台となり、いずれも前年を上回っている。前月比で見ても、生産・輸出は 3 カ月連続で増加しているほか、国内販売も 2 月に微減が見られたものの、3 月には回復し、前年同月比を上回る水準となった（図 7 参照）。2025 年 4 月以降、本格的にトランプ関税の影響を受けており、2026 年 4 月以降の前年比がどのような数値となるか注目される。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図7：自動車生産・輸出・販売台数の推移（過去12カ月の累計）



注：過去12カ月の累計台数。例えば、「2018年1月」は2017年2月～2018年1月の累計。
出所：メキシコ国立統計地理情報院（INEGI）のデータを基にジェトロ作成

＜原産地規則強化とアジア依存低減による調達・生産戦略の変化＞

2025 年は、米国による追加関税賦課や米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）の見直しを巡る不確実性の高まりにより、投資判断が難しい年となった。2026 年 7 月以降、USMCA 見直しの合意ができるか注目される。2026 年 5 月時点では具体的な要求はまだ明らかにされていないものの、自動車関連の主要論点として、原産地規則の強化およびアジア材の輸入低減（2026 年 2 月 20 日付地域・分析レポート参照）が考えられる。これらが実施された場合、メキシコで生産を行う OEM の調達戦略や生産体制に中長期的な影響が及ぶことも想定される。そこで、OEM にとって重要な USMCA 見直しにおける 2 つの論点を整理する。

1 つ目は原産地規則の厳格化だ。具体的には、域内原産割合（RVC）の引き上げや、一定の製造・加工工程を米国内で実施することを求める要件の導入が提案される可能性がある。仮にこれらが導入された場合、OEM は原産地規則を満たすため、従来以上に Tier1 以降のサプライヤーに対し、原産性に関する情報を詳細に確認する必要が生じる。また、完成車の組み立て工場の再検討に加え、米国で製造する部品、USMCA 域内（メキシコ・カナダ）での製造部品、その他の国での製造部品などについて、より厳密に完成車製造のサプライチェーンを管理する必要が生じる可能性がある。

この結果、USMCA 原産品に該当する部材の調達需要は増加する一方、特に米国材に切り替えると部材コストは跳ね上がり、生産コストの上昇は避けられない。割高な USMCA 原産品とするか、USMCA 非原産品で部材のコストを下げ、関税を支払っても利益が出るサプライチェーンを構築するか、OEM にとって重い決断を迫られる可能性がある。

2 つ目はアジアへの依存度低減だ。現行 USMCA においても、完成車には RVC75%の達

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

成だけでなく、さまざまな要件が課されている。特に、鉄鋼・アルミニウム要件については、OEM が購入する（Tier1 以降への直接支給も含む）鉄とアルミニウムの 7 割が域内原産品であることが求められている。域外の部材調達に対するハードルは既に高く、現在ではメキシコ産の自動車用鉄鋼材の調達は難しいため、必然的に米国材が選ばれる可能性が高い。さらに、マルセロ・エブラル経済相が、アジアからの輸入低減の観点で「電子部品は（アジアからの）依存度が高い」と指摘しているように、自動車生産で多くの部品に採用されるアジア製電子部品についても、USMCA 見直しの中で何らかの制限が課される可能性が示唆されている。

こうした中、完成車を USMCA 原産品とするためのコストアップは否めず、サプライチェーンの再編も考慮し、全体最適をもう一度再考する必要が生じる。また、メキシコで生産される完成車は米国向けだけではない。上記のようにコストの観点から、USMCA 用の調達部品とその他の国向けの調達品を分け、部材の一括調達ではなく、仕向け地ごとの調達も選択肢に入る。この場合、調達や生産ラインのより厳密な見直しも必要だ。

メキシコで生産する OEM にとって、現在の完成車への追加関税への対応だけでも、非常に負荷が大きい。しかし、USMCA の見直しを経て、OEM は USMCA 原産品のコストアップやサプライチェーンの見直しへの対応を迫られる可能性が十分にあり、見直し合意後の各社の動きが注目される。

注 1：例外的に、米国・メキシコ・カナダ協定（USMCA）の原産品で、かつ、米国商務省の承認を得たモデルについては、非米国産部分に対してのみ追加関税が適用される。
注 2：2024 年の企業別・仕向け地別自動車生産比率（国内販売＋輸出の合計に占める構成比）については、2025 年 7 月 3 日付地域・分析レポートを参照。
注 3：一部の中国ブランドでは、統計上販売台数が減少していても、実態を正確に反映していない可能性があるため注意が必要。例えば、奇瑞汽車（Chery/OMODA/Jetour）は 2025 年 4 月以降、一部ブランドの国立統計地理情報院（INEGI）への販売台数登録が途絶えている。
注 4：軽量自動車新車製造企業登録制度は、メキシコで完成車の生産を行う事業者に対し、完成車の無関税輸入割当（生産台数の 10%）の恩典を与える制度。登録するためには、車両総重量が 8,864 キログラム以下で、関税分類が 8702 項、8703 項（ただし 8703.10 号を除く）、8704 項のいずれかに該当する新車の製造業者であり、直前の年度において、メキシコで前記カテゴリーの車両を 5 万台以上生産した実績があるという要件を満たす必要がある。詳細は、「外資に関する奨励」を参照。
注 5：軽量自動車新車製造企業登録制度では、注 4 の規定のほかに追加割当枠を設けている。既に当該登録制度に登録されている企業は、以下の条件を満たす場合、新車の軽量自動車を輸入するための追加割当枠の割り当てを申請することができる。

- 自動車またはその主要部品を製造するため、メキシコ国内に生産施設を新設、拡張、または近代化するための追加投資を行った場合。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

- 従業員に対する専門的な研修、サプライヤーへの技術研修・移転、および設計センター・技術開発センターへの支援を通じて、人的・技術的開発のための投資を行った場合。
- メキシコ国外の自社工場に供給するため、メキシコ国内サプライヤーから調達を行った場合。 追加割当枠を申請するには、企業は適切な書類により、これらの投資を行ったことを証明しなければならない。

注 6：トヨタの 2024 年の生産台数はモデルチェンジなどの影響で、2025 年と比べて少ない。2024 年の生産台数に対する、2025 年の FTA 非締結国からの輸入台数の割合が相対的に高く出ていることに注意。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

メキシコ（生産・販売）：自動車部品産業の商機はあるか

メキシコ自動車産業（2）

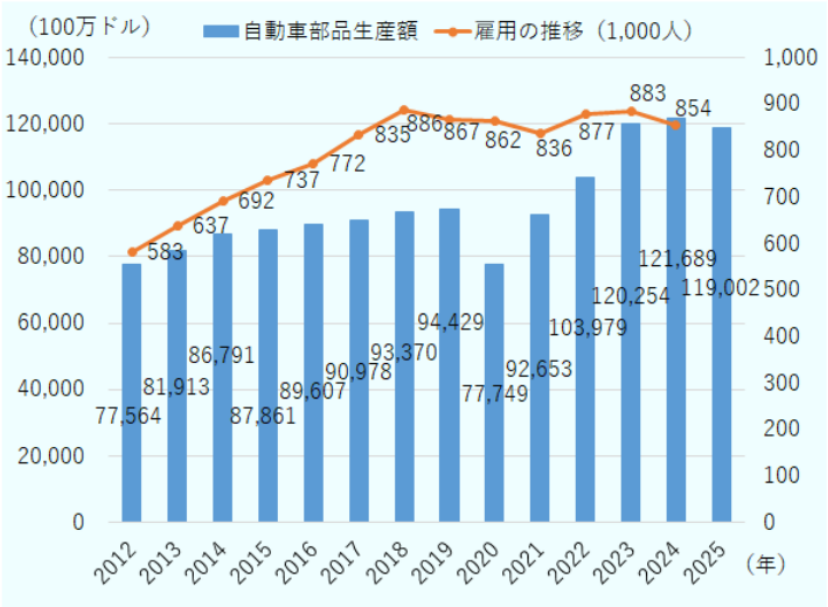
2026 年 7 月 2 日　メキシコ事務所（渡邊 千尋）

2025 年の自動車部品生産額は 1,190 億 200 万ドルと、2022～2024 年にかけて過去最高を更新してきた流れから一転し減少した。コロナ禍の 2020 年以来の減少となった。トランプ関税や USMCA の見直し、国内の通商・労務問題などが発生する中で、メキシコでの自動車部品産業の状況を整理し、同国での生産の現状を考察する。

＜トランプ関税の影響で 2025 年の生産額は前年比 2.2%減＞

2025 年の自動車部品生産額は 1,190 億 200 万ドルと、前年比で 2.2%減少した（図 1 参照）。2021～2024 年にかけて 4 年連続で増加し、特に 2022～2024 年は 3 年連続で過去最高額を更新していたが、2020 年以来の減少に転じた。しかしながら、2025 年の生産額は、2023 年の 1,202 億 5,400 万ドルに次いで過去 3 番目の水準だ。米国ドナルド・トランプ大統領による追加関税政策の影響を受けつつも、大幅な減少とはならなかった理由の 1 つとして、1962 年通商拡大法 232 条に基づく自動車部品に対する追加関税において、USMCA 原産品であれば無税となることが挙げられる。

図1：メキシコの自動車部品生産額、雇用の推移



出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータを基にジェトロ作成

メキシコ国内の地域別・州別の生産額を見ると、地域別の生産額は、大きい順に北部（524 億 4,500 万ドル）、中央高原地帯（通称バヒオ、425 億 6,500 万ドル）、中部（179 億 5,200 万ドル）となった。この 3 地域でメキシコ国内全体の約 95%を占める。州別の生産額トップ 10 は 2024 年の順位から変動はなかった一方、昨年比で生産額が減少した州が目立った（表参照）。製品分野別では、生産額の大きい順に、（1）電子部品、（2）トランスミッショ

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ン・クラッチ関連部品、(3) 座席・カーペット関連、(4) エンジン関連部品、(5) サスペンション・ステアリングとなった。

表：メキシコの自動車部品生産額上位10州（単位：100万ドル）

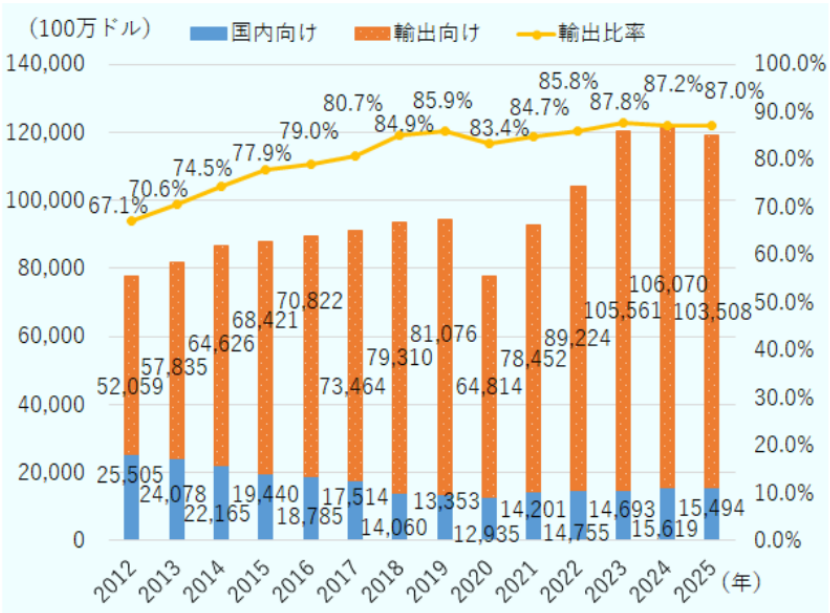
（△はマイナス値）

順位	地域・州名	生産額（2025年）	構成比（2025年）	2024年⇒2025年
1	コアウィラ州	18,223	15.3%	1.59%
2	グアナファト州	16,172	13.6%	△3.05%
3	ヌエボレオン州	15,629	13.1%	0.52%
4	チワワ州	10,421	8.8%	△1.34%
5	ケレタロ州	9,327	7.8%	△2.81%
6	サンルイスポトシ州	8,470	7.1%	△1.99%
7	プエブラ州	7,772	6.5%	△4.11%
8	メキシコ州	7,233	6.1%	△4.78%
9	アグアスカリエンテス州	5,342	4.5%	0.64%
10	タマウリパス州	4,783	4.0%	△5.73%

出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータを基にジェトロ作成

2025 年の自動車部品の輸出額は 1,035 億 800 万ドルを記録した（図 2 参照）。これは国内の生産額全体の 87%に相当する。さらに、その輸出の 87%は米国向けであり、2 位のカナダ（同 4.0%）、3 位のブラジル（同 1.5%）と大差をつけている。輸入額を見ても、2025 年のメキシコによる自動車部品輸入額 680 億 6,900 万ドルのうち、米国からの輸入が占める割合は 49.4%となった。2 位の中国（同 18.0%）、3 位の日本（同 7.5%）と圧倒的な差をつけている。

図2：メキシコの自動車部品生産内訳と輸出比率の推移



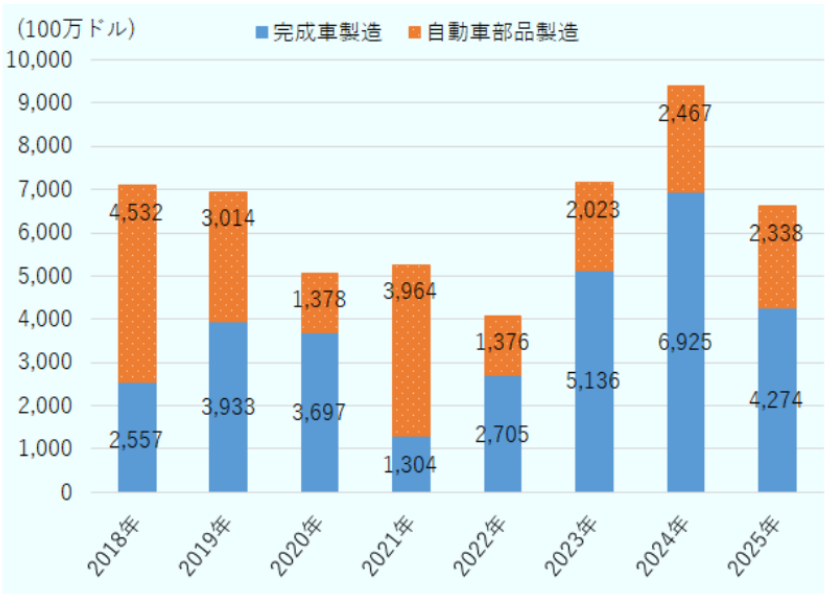
注：「国内向け」は、生産額全体から輸出向けを差し引いた値。
出所：メキシコ自動車部品工業会（INA）のデータを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜対内直接投資全体は好調、一方で自動車産業の投資額は減少＞

メキシコの 2025 年の対内直接投資額(フロー)は 408 億 7,080 万ドルで、前年から 10.3%の伸びをみせた。その内訳は新規投資 73 億 7,740 万ドル、利益再投資 276 億 4,930 万ドル、親子間勘定 58 億 4,400 万ドルで、約 7 割を利益再投資が占めた。そのうち、自動車産業は 66 億 1,200 万ドルの投資を受け入れたが、完成車製造関連投資が盛り上がった 2024 年と比べると、2025 年の投資額は比較的低調に推移した（図 3 参照）。

図3：自動車分野における対メキシコ直接投資額（フロー）の推移



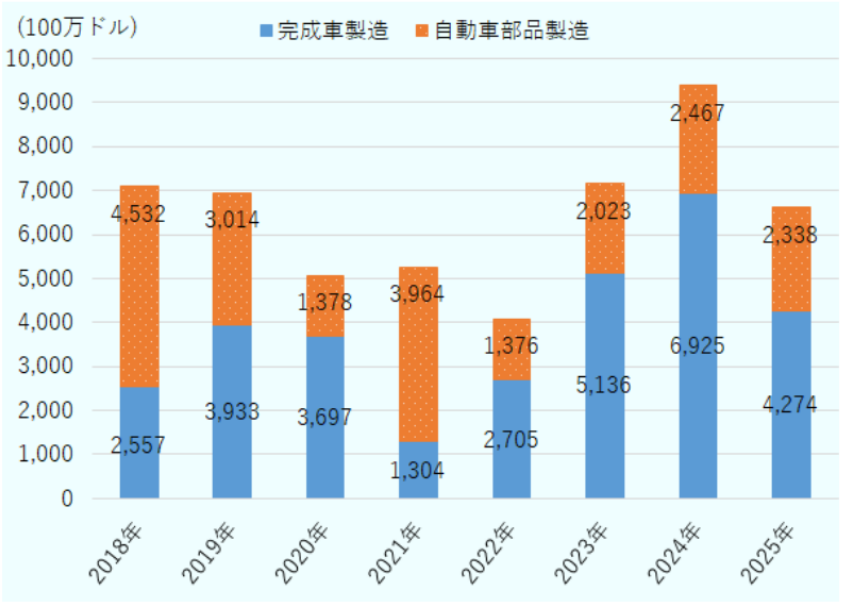
注：2026年4月時点の確認。
出所：メキシコ経済省外資局のデータを基にジェトロ作成

日本からの投資動向に目を移すと、完成車製造では 15 億 8,300 万ドル、自動車部品製造では 2 億 7,600 万ドルと、それぞれ前年比で約 47%と 56%の減少となった（図 4 参照）。また、日本企業による 2025 年の自動車産業関連投資は、新規でなく拡張投資に関する発表が目立った。2025 年はトランプ関税など、メキシコでビジネスを行う日本企業にとっては不確実性の高い 1 年となり、投資判断が難しかったことが一因とみられる。その中でも、メキシコへの投資を発表した主要な自動車部品関連の日本企業は次のとおり。

1. 6 月に三櫻工業がハリスコ州内の自動車部品（フューエルレール）メーカーの子会社化を発表。
2. 10 月に横浜ゴムがアグアスカリエンテス州内の自動車用ホースアセンブリ工場の拡張を発表。
3. 10 月に SEMITEC がケレタロ州内に電子部品の製造・販売拠点の設立を発表。
4. 12 月に豊田合成がタマウリパス州内でセーフティシステム製品の製造・販売を行う子会社への増資を発表。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図4：自動車分野における日本からの対メキシコ直接投資額（フロー）の推移



注：2026年5月時点の確認。
出所：メキシコ経済省外資局のデータを基にジェトロ作成

＜USMCA 見直しの行方と自動車部品産業の懸念点＞

メキシコの自動車産業において、注目度が高いのは USMCA 見直しの動向であろう。自動車産業も見直し対象として話題に上がっているが、いまだ明確な論点や具体的な改正案は見えない。また、自動車業界は USMCA の現状維持を明確に支持しており、特に、原産地規則の修正には一貫して慎重な立場を取っている（2026 年 5 月 19 日付ビジネス短信参照）。しかし、5 月 29 日に開催された米国とメキシコの 2 国間会合では、自動車完成車の原産地規則における付加価値基準を現行の 75%から 82%まで引き上げる可能性や、米国産比率を 50%とする案などが示されたとの報道もある（2026 年 6 月 1 日付ビジネス短信参照）。2026 年 5 月時点で決定事項はないものの、自動車部品の付加価値基準や米国産比率、アジア材の輸入低減などが論点として公表されている。そのため、これらの論点について、原産地規則の観点から、メキシコの自動車部品産業における懸念点を整理する。

自動車部品産業と一口に言っても非常に広く、定義するのは難しいが、原産地規則の観点から、コアパーツ（注 1）に指定される製品とそれ以外の製品に分けて整理する。

コアパーツに含まれる製品は、基本的に関税分類変更基準は利用できず、付加価値基準のみで原産地規則の判定を行う（先端バッテリーのみ、関税分類変更基準の適用が可能）。現行の原産地規則（付加価値基準）では、ネットコスト方式（注 2）で 75%以上（取引価格方式（注 3）では 85%以上）を満たす必要があるが、仮にネットコスト方式で 82%まで上昇した場合、コアパーツ製造企業にはさらなる域内調達率の引き上げが求められる。既に厳しい条件であるにもかかわらず、80%以上となると、ほとんどの部材を域内調達する必要がある。現在でも域内生産されていない部材も存在する。また、中間材指定（注 4）を利用しても、原産地規則を満たせない部材も存在し、一筋縄ではいかない状況だ。さらに、仮に自動

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

車部品にも米国産比率が指定された場合、現在メキシコで生産している部材を米国材に置き換えることも検討する必要が出てくる。米国産比率の具体的な基準が示されるまでは判断は現時点で難しいが、対象となる自動車部品については、調達の米国材への切り替えや、米国への生産移管を検討する必要が生じる可能性がある。

コアパーツ以外の部品においては、多くの品目で関税分類変更基準が適用可能だ。そのため、原産地規則に沿って、原材料と最終製品における HS コードが変更されれば、USMCA 原産品となる（注 5）。この場合の重要な問題は、アジア材の輸入低減措置だ。こちらもまだ具体的な内容は示されていないが、マルセロ・エブラル経済相は過去に「米国はアジアへの依存度を減らしたいと考えている」と述べている。実際にアジア材の輸入制限が生じた場合、自動車部品の原材料・部材のうち、アジアからの輸入が多いとされる鉄鋼製品、繊維製品、電子製品などの調達に影響が生じる可能性がある。これらの中には USMCA 圏内で生産されていない製品も多いため、どのような変更内容になるかが注目される。なお、関税分類変更基準を利用しても原産地規則を満たせない場合は、各 HS コードの原産地規則を基に付加価値基準の計算を行うが、その場合もコアパーツと同様に一定以上の域内調達が求められる。

＜USMCA 圏内への生産移管に慎重となる理由＞

このように、域内調達率の上昇や米国産比率の導入、アジア材の輸入低減措置を行い、USMCA の原産地規則をさらに厳格化することで、USMCA 圏内への生産移管を促すことが米国政府やメキシコ政府の狙いだ。しかし、当然のことながら、生産移管も容易ではない。ここでは、メキシコへの生産移管を想定した場合の懸念点を確認する。

第一に、調達先の切り替えによる製品のコストアップが想定される。USMCA 域内調達のため、仮にアジア材から米国材に切り替える場合、コストアップは必至だ。そのコストアップをどのように吸収するのか、販売価格に転嫁できるかは各ケースによるため、より慎重な判断が求められる。

第二に、メキシコ国内の通商政策の複雑性や労務コスト上昇などに起因し、オペレーションの大幅変更が必要となる。メキシコの通商政策の問題点については、米国の外国貿易障壁報告書（NTE）（注 6）でも触れられているが、通関の遅延や停止などが発生している。通関制度全体として課題を抱えているが、特に生産遅延の大きな要因となっているのが鉄鋼製品の輸入自動通知（注 7）による輸入遅延だ。また、アルミニウムに関する輸入自動通知（2026 年 4 月 6 日付ビジネス短信参照）も 5 月 25 日から開始されている。加えて、問題視されているのが税関価格申告書の電子申請（MVE）（注 8）だ。これは、輸入者となる場合、誰もが関係する問題であり、怠れば罰金の対象となる。2026 年 6 月時点では、8 月 1 日まで延期されている（2026 年 6 月 5 日付ビジネス短信参照）ものの、対応に向けた準備を各社が行う必要があり、社内の通関オペレーション全体の見直しや管理コストの上昇は避けられない。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

また、近年メキシコでは法定最低賃金が急上昇している。2018 年以降、賃金は大きく上昇し、2022～2024 年までは毎年約 20%増、2025 年は前年比 12%増、2026 年は 13%増（注 9）と、現政権下でも毎年 10%以上の上昇が続いており、今後もこの傾向は続くとされている（2025 年 12 月 4 日付ビジネス短信参照）。企業からは、生産効率上昇によるコストダウンで補える比率を優に超えており、急激な最低賃金の上昇への対応は困難とする声も聞かれている。

さらに、憲法および労働法の改正に伴う週の労働時間削減措置や残業時間上限の変更など（2026 年 5 月 12 日付ビジネス短信参照）により、シフトの変更も検討しなければならない。これは 2027 年から 2030 年まで段階的に変更されるが、週の労働時間を 48 時間から 40 時間へ移行する際、この 8 時間分を新たな雇用で賄うのか、残業時間で賄うのかについて、企業によって意見が分かれている。また、残業時間の上限は、2027 年から週 9 時間から 12 時間へ段階的に引き上げられるものの、恒常的な残業が労働訴訟に発展した場合にはリスクが高いとされる。そのため、弁護士事務所とも協議しながらシフトの変更を行う必要がある。

＜北米圏での自動車部品産業の商機＞

ここまで USMCA の変更による問題点や国内政策によるコストアップに関して整理してきたが、メキシコの自動車部品産業は商機を失ったわけではない。

例えば、米国ゼネラルモーターズ（GM）は、中国で生産されていた 2 車種をメキシコで生産すると発表した（2026 年 6 月 1 日付ビジネス短信参照）。その要因には、メキシコの一般関税率引き上げ（2026 年 1 月 6 日付ビジネス短信参照）も関係しているとみられる。これまで GM は中国から多くの完成車を輸入していた（2026 年 6 月 26 日付地域・分析レポート参照）。各完成車メーカー（OEM）は「軽量自動車新車製造企業登録制度」（注 10）を利用して関税を一部回避できるが、今回、自動車完成車の一般関税率が 50%まで引き上げられたため、特別措置から外れる輸入台数に対して同関税が賦課され、OEM にとって多大な負担となった。そのため、中国で生産していた車種をメキシコに移管することで、一般関税の影響を回避することにしたと考えられる。また、中国 OEM もメキシコ進出の動きも続いており、引き続き参入機会を虎視眈々（こしたんたん）と狙っている状況だ。

さらに、自動車部品においては、対米輸出の観点から、USMCA 原産品であることが他国に対する優位性を発揮する。1962 年通商拡大法 232 条における自動車部品に対する追加関税率は 25%（注 11）だ。また、国際緊急経済権限法（IEEPA）に基づく関税はなくなったものの、1974 年通商法 122 条に基づく 10%の課徴金（2026 年 2 月 24 日付ビジネス短信参照）や同法 301 条における 10～12.5%の追加関税についても、USMCA 原産品であれば賦課されない（2026 年 6 月 3 日付ビジネス短信参照）。そのため、メキシコに既に進出し、USMCA 原産品となる製品を製造している自動車部品メーカーでは、関税の影響を受けていないケースも多い。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

USMCA 見直し後の変更や国内政策のコストアップへの対応には課題も多い。しかし、USMCA 原産品であることのメリットは引き続き大きく、新たな生産移管の動きも出てきている。USMCA 見直しが合意され、不確実性が解消されれば、その傾向がさらに加速する可能性が高い。北米圏の自動車市場、特に対米輸出を狙う企業にとって、今後もメキシコは重要な生産拠点となるであろう。

注 1：コアパーツとは、USMCA 別添 4-B 付属書 Table A.1 に記載されているエンジン、トランスミッション、車体・シャーシ、駆動軸・非駆動軸、サスペンション、ステアリング、先端バッテリー（HS6 桁分類で 17 品目）を指す。

注 2：FOB 取引価額から利益を除いた総費用（ネットコスト、NC）から、販売促進費、マーケティングおよびアフターサービス関連費用、使用料、輸送費および梱包（こんぽう）費ならびに不当な利子を減じた純費用（NC）を分母とし、この純費用から非原産材料価額（VNM）を控除して残った付加価値が、純費用の何%に相当するかで計算する方式。計算公式は次のとおり。

RVC（%）＝（NC－VNM）／NC×100

注 3：取引価格方式とは、FOB 取引価額（TV）から非原産材料価額（VNM）を控除して残った付加価値で判断する基準。計算公式は次のとおり。

RVC（%）＝（TV－VNM）／TV×100

注 4：輸出製品の製造工程で構成部品を内製している場合には、その内製部品を「中間材料」に指定することで、当該内製部品が原産地規則を満たす場合に限り、これを原産品として扱い、RVC の計算時に原産比率を引き上げることができる制度。これにより、RVC 計算時の非原産比率を抑え、計算を有利にすることができる。

注 5：コアパーツでなくても、品目別原産地規則（PSR）が付加価値基準のみとなる品目もある。また、関税分類変更基準を満たさない非原産材料の価格が取引価格の 10%以下であれば、無視できるというルール（デミニマスルール）もある。

注 6：米国の通商代表部が毎年発行する「外国貿易障壁報告書 2026（NTE）」のこと。NTE のメキシコに関する主要な論点については、2026 年 5 月 29 日付地域・分析レポート（1）、2026 年 5 月 29 日付地域・分析レポート（2）、2026 年 5 月 29 日付地域・分析レポート（3）を参照。

注 7：鉄鋼の輸入自動通知については、2026 年 3 月 18 日付地域・分析レポート「改正経緯と国内外の交渉過程」および「改正内容と実務の注意点」を参照。

注 8：税関価格申告書の電子申請（MVE）については、2026 年 3 月 12 日付地域・分析レポート「税関価格申告書の電子申請（MVE）に関する基礎情報（メキシコ）」および 2026 年 4 月 3 日付ビジネス短信、2026 年 6 月 5 日付ビジネス短信を参照。

注 9：メキシコの最低賃金は、北部国境地域とそれ以外の地域で分けられており、本稿で記載したのは、バヒオ地域を含む「それ以外の地域」に関する数値である点に留意が必要。

注 10：軽量自動車新車製造企業登録制度は、メキシコで完成車の生産を行う事業者に対し、完成車の無関税輸入割当（生産台数の 10%）の恩典を与える制度。登録するために

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

は、車両総重量 8,864 キログラム以下で、関税分類が 8702 項、8703 項（ただし 8703.10 号を除く）、8704 項のいずれかに該当する新車の製造業者であり、直前の年度においてメキシコで前記カテゴリーの車両を 5 万台以上生産した実績があるという要件を満たす必要がある。詳細は、「外資に関する奨励」を参照。

注 11：日本など特定の国に対する関税率軽減措置などにより、25%が適用されない場合もある。詳細は、特集ページ「米国関税措置への対応」も参照。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

コロンビア（販売）：2025 年の新車販売台数は前年比 26.4%増

2026 年 4 月 21 日　ボゴタ事務所（木村 香菜）

コロンビア自動車協会（ANDEMOS）によると、2025 年の新車販売（登録）台数は 25 万 4,438 台で、前年比 26.4%増だった。

2025 年は消費者物価指数が年率 4.82～5.51%の間で推移し、物価上昇が落ち着き、政策金利は 5 月に 9.5%から 9.25%に引き下げとなった。実質 GDP 成長率は 2.6%だった。堅調なマクロ経済に加えて、11 月にボゴタで開催された「国際自動車サロン」も新車販売を促進した（2025 年 11 月 27 日付ビジネス短信参照）。

新車販売台数をブランド別に見ると、首位は起亜の 3 万 4,077 台（市場シェア 13.4%）、続いてルノーが 3 万 3,680 台（13.2%）、3 位はトヨタで 2 万 3,721 台（9.3%）だった（表 1 参照）。日系ブランドでは、3 位のトヨタのほか、4 社が上位 20 社以内に名を連ねた〔4 位:マツダ（8.5%）、6 位:スズキ（5.4%）、7 位:日産（5.4%）、19 位:スバル（0.8%）〕。

表1：ブランド別新車販売（登録）台数

（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

順位	ブランド	国	2024年	2025年		
			台数	台数	シェア	前年比
1	起亜	韓国	24,251	34,077	13.4	40.5
2	ルノー	フランス	25,339	33,680	13.2	32.9
3	トヨタ	日本	27,023	23,721	9.3	△ 12.2
4	マツダ	日本	17,968	21,574	8.5	20.1
5	シボレー（GM）	米国	19,605	21,076	8.3	7.5
6	スズキ	日本	10,814	13,840	5.4	28
7	日産	日本	12,211	13,766	5.4	12.7
8	現代	韓国	7,206	11,701	4.6	62.4
9	フォルクスワーゲン	ドイツ	8,220	11,050	4.3	34.4
10	BYD（比亜迪汽車）	中国	4,595	10,902	4.3	137.3
11	フォード	米国	7,128	7,276	2.9	2.1
12	FOTON（福田汽車）	中国	4,218	6,699	2.6	58.8
13	メルセデス・ベンツ	ドイツ	2,930	3,361	1.3	14.7
14	JAC（安徽江淮汽車）	中国	2,115	2,814	1.1	33
15	BMW	ドイツ	2,377	2,663	1	12
16	シトロエン	フランス	1,757	2,634	1	49.9
17	JMC（江鈴汽車）	中国	1,667	2,499	1	49.9
18	Chery	中国	398	2,107	0.8	429.4
19	スバル	日本	1,910	2,106	0.8	10.3
20	プジョー	フランス	1,260	2,072	0.8	64.4
―	その他	―	18,227	24,820	9.8	36.2
合計			201,219	254,438	100	26.4

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜SUV が引き続き人気＞

モデル別に 2025 年の販売台数上位を確認すると、2 年連続で首位はマツダ「CX-30」、続いてルノー「ダスター」、起亜「ピカント」、トヨタ「カローラクロス」だった（表 2 参照）。上位 10 モデルのうち、6 モデルがスポーツ用多目的車（SUV）であり、販売全体の約 55%を占めた（表 3 参照）。

表2：モデル別新車販売（登録）台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	ブランド	モデル	2024年 台数	2025年		
				台数	シェア	前年比
1	マツダ	Cx-30	7,825	8,819	3.5	12.7
2	ルノー	ダスター	6,653	7,727	3.0	16.1
3	起亜	ピカント	5,795	7,384	2.9	27.4
4	トヨタ	カローラクロス	7,517	7,360	2.9	△2.1
5	シボレー	オニキス	4,126	6,267	2.5	51.9
6	起亜	K3クロス	3,337	5,823	2.3	74.5
7	BYD	元アップ	1,168	5,183	2.0	343.8
8	ルノー	カーディアン	2,010	5,046	2.0	151.0
9	スズキ	スウィフト	3,164	4,226	1.7	33.6
10	トヨタ	ハイラックス	4,958	4,187	1.6	△15.6
11	ルノー	ロガン	3,559	4,009	1.6	12.6
12	起亜	K3	2,548	3,912	1.5	53.5
13	ルノー	アルカナ	1,079	3,768	1.5	249.2
14	トヨタ	ランドクルーザープラド	2,812	3,555	1.4	26.4
15	ルノー	クウィッド	3,744	3,455	1.4	△7.7
16	マツダ	Cx-5	2,966	3,403	1.3	14.7
17	マツダ	2 ハッチバック	2,228	3,153	1.2	41.5
18	起亜	ソネット	1,986	3,126	1.2	57.4
19	ルノー	ステップウェイ	3,057	2,971	1.2	△2.8
20	日産	フロンティア	2,836	2,926	1.1	3.2
合計（その他含む）			201,219	254,438	100.0	26.4

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：セグメント別新車（登録）台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

セグメント	2024年 台数	2025年		
		台数	シェア	前年比
SUV	105,011	140,571	55.2	33.9
乗用車	54,649	63,124	24.8	15.5
ピックアップ	15,009	17,025	6.7	13.4
商用車（10.5トン未満）	11,171	16,120	6.3	44.3
タクシー	5,299	4,691	1.8	△11.5
バン	3,514	4,210	1.7	19.8
トレーラーヘッド	1,904	2,792	1.1	46.6
商用者（10.5トン以上）	1,568	2,054	0.8	31.0
バス	796	1,125	0.4	41.3
マイクロバス	811	964	0.4	18.9
ダンプカー	483	709	0.3	46.8
救急車	506	636	0.2	25.7
小型バス	363	335	0.1	△7.7
四輪バギー	135	82	0.0	△39.3
合計	201,219	254,438	100.0	26.4

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

＜電動車販売が堅調に推移＞

動力タイプ別に販売台数を見ると、ガソリン車が 12 万 5,322 台の前年比 7.7%増となったものの、販売シェアは 2024 年の 57.8%から 2025 年は 49.3%へと低下した。

一方、電動車（注 1）は販売台数、販売シェアとも力強く伸びた。ハイブリッド車（HEV）は 6 万 2,900 台（前年比 54.8%増）で販売シェアは 20.2%から 24.7%へ上昇。バッテリー式電気自動車（BEV）は 1 万 9,910 台（2.2 倍）で 4.6%から 7.8%、プラグインハイブリッド車（PHEV）は 4,867 台（2.4 倍）で 1.0%から 1.9%といずれも 2024 年から大きく販売シェアを拡大した（表 4 参照）。

表4：動力タイプ別新車販売（登録）台数　（単位：台、%）

セグメント	2024年 台数	2025年		
		台数	シェア	前年比
ガソリン	116,364	125,322	49.3	7.7
ハイブリッド（HEV）	40,631	62,900	24.7	54.8
ディーゼル	32,306	40,356	15.9	24.9
バッテリー式電気（BEV）	9,193	19,910	7.8	116.6
プラグインハイブリッド（PHEV）	2,067	4,867	1.9	135.5
天然ガス	345	639	0.3	85.2
天然ガス（ガス転換改造済み）	309	444	0.2	43.7
合計（その他含む）	201,219	254,438	100.0	26.4

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

電動車販売をブランド別に見ると、首位がトヨタの 1 万 2,447 台（市場シェア 14.2%）。スズキの 1 万 1,489 台（13.1%）、BYD（12.4%）の 1 万 902 台が続いた（表 5 参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表5：ブランド別電動車販売台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	ブランド	2024年台数	2025年		
			台数	シェア	前年比
1	トヨタ	12,479	12,447	14.2	△0.3
2	スズキ	6,709	11,489	13.1	71.2
3	BYD	4,595	10,902	12.4	137.3
4	マツダ	7,691	8,972	10.2	16.7
5	起亜	2,772	6,399	7.3	130.8
6	ルノー	1,548	6,280	7.2	305.7
7	現代	1,375	5,182	5.9	276.9
8	フォード	2,788	2,887	3.3	3.6
9	日産	2,012	2,598	3.0	29.1
10	メルセデス・ベンツ	1,655	2,331	2.7	40.8
11	Chery（奇瑞汽車）	398	2,107	2.4	429.4
12	BMW	1,355	1,900	2.2	40.2
13	スバル	1,291	1,515	1.7	17.4
14	ボルボ	1,523	1,397	1.6	△8.3
15	クプラ	249	1,288	1.5	417.3
16	Changan（長安汽車）	230	928	1.1	303.5
17	シボレー	336	779	0.9	131.8
18	アウディ	707	623	0.7	△11.9
19	ジープ	23	717	0.8	3,017.4
20	アウディ	707	623	0.7	△11.9
合計（その他含む）		51,891	87,677	100.0	69.0

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

表6：モデル別電動車販売（登録）台数　（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

順位	ブランド	モデル	動力タイプ	2024年台数	2025年		
					台数	シェア	前年比
1	トヨタ	カローラクロス	HEV	7,100	7,197	8.2	1.4
2	マツダ	Cx-30	HEV	6,234	7,147	8.2	14.6
3	BYD	元アップ	BEV	1,168	5,183	5.9	343.8
4	スズキ	スウィフト	HEV	3,164	4,226	4.8	33.6
5	ルノー	アルカナ	HEV	1,079	3,768	4.3	249.2
6	BYD	シーガル	BEV	1,513	2,791	3.2	84.5
7	スズキ	フロンクス	HEV	1,795	2,737	3.1	52.5
8	日産	Xトレイル T33	HEV	1,975	2,583	2.9	30.8
9	スズキ	新型Sクロス	HEV	151	2,569	2.9	1,601.3
10	トヨタ	カローラ	HEV	1,848	2,511	2.9	35.9
11	現代	コナ ハイブリッド	HEV	985	2,500	2.9	153.8
12	現代	ツーソン ハイブリッド	HEV	245	2,296	2.6	837.1
13	トヨタ	ヤリスクロス	HEV	2,203	2,084	2.4	△5.4
14	フォード	エスケープ	HEV	3	1,900	2.2	63,233.3
15	起亜	ニロ	HEV	1,164	1,817	2.1	56.1
16	起亜	ストニック	HEV	945	1,763	2.0	86.6
17	起亜	スポーテージ	HEV	ー	1,604	1.8	ー
18	ルノー	ダスターE-tech	HEV	ー	1,303	1.5	ー
19	マツダ	マツダ3	HEV	1,112	1,197	1.4	7.6
20	クプラ	フォーメンター	HEV	249	1,103	1.3	343.0
合計（その他含む）				51,891	87,677	100.0	69.0

出所：コロンビア自動車協会（ANDEMOS）

HEV

販売台数上位モデルは（1）トヨタ「カローラクロス」（7,197 台）、（2）マツダ「CX-30」（7,147 台）、（3）スズキ「スウィフト」（4,226 台）。

BEV

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

販売台数上位モデルは（1）BYD「元アップ」（5,183 台）、（2）BYD「シーガル」（2,791 台）、（3）奇瑞汽車（Chery）「iCAR 03」（983 台）。BEV の販売台数をブランド別に見ると、首位は BYD で前年比 2.6 倍の 1 万 344 台。次いで、起亜が 74.9%増の 1,214 台、Chery が 42 倍の 1,196 台となった。

国内シェア 52%を獲得した BYD は国内 12 都市で計 30 カ所の販売拠点を展開しており、そのうち 11 カ所は 2025 年に新設された。コロンビアで BYD の正規輸入・販売を担うモトリサ（Motorysa）のマルコ・パストラナ代表によると、2026 年は「フラッシュ充電」技術を備えた充電スタンドを少なくとも国内に 1、2 カ所設置し、5 分の充電で最大 400 キロメートルの走行を可能にすることを目指している。単なる充電スタンド設置ではなく、車両がこの高出力に対応できる設計であることを確実にし、強力な電力供給が可能な地域・道路を選定する目的がある。しかし、同氏は真の課題は技術ではなく制度であると指摘する。国は優遇措置を設けなければならないとしているが、施行段階となると、地方自治体や州との間に摩擦が生じ、投資家が長期プロジェクトを安心して実行できる環境を保護する仕組みが存在しないと懸念を示した。また、現地報道によると、BEV の普及スピードに充電インフラ整備が追い付いていないという問題もある。鉱山・エネルギー省の 2025 年 10 月の発表によると、国内には 229 カ所の公共充電スタンド、401 台の充電器が設置されている。

PHEV

販売台数上位モデルは（1）現代「ツーソン・ハイブリッド」（2,296 台）、（2）長安汽車（Changan）が展開するブランド、深藍汽車（DEEPAL）の「S05」（454 台）、（3）BMW「X3 20 xdrive」（364 台）。PHEV の販売台数をブランド別に見ると、最も多かったのは現代で前年比 9.4 倍の 2,296 台、BMW が 2.7 倍の 1,197 台、DEEPAL が 454 台と続いた。

＜政府が示す BEV・HEV 優遇の方針＞

電動車は、都市走行規制（注 2）の対象外となる。ここで主な BEV と HEV への優遇の内容を確認する。

自動車税

BEV…車両の市場価格の 1%を超えてはならない。加えて、ボゴタでは登録日から最初の 5 年は 60%割引される。

HEV…市場価格により 1.5～3.5%（BEV 以外の自動車に課せられる税率と変わらない）。ボゴタでは登録日から最初の 5 年は 40%割引。

輸入関税

2024 年政令第 1550 号により、自由貿易協定（FTA）未締結国からの HEV への優遇を撤廃し、関税を 5%（注 3）から 20%に引き上げ。FTA 締結国からの HEV と BEV に関しては 0%を継続。

車検

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

BEV は 30%割引。

付加価値税

BEV と HEV は 5%（内燃機関車は 19%）。

強制保険

BEV と HEV は 10%割引

＜2026 年の新車販売台数も 25 万台近くになる予想＞

コロンビア全国商業者連合会（Fenalco）と全国産業連盟（ANDI）が 1 月に発表したところでは、2026 年の新車販売台数を 2025 年と同程度の約 25 万台と予想。2026 年 1 月、中央銀行が政策金利を 10.25%へ引き上げた（2026 年 2 月 4 日付ビジネス短信参照）ことにより、購買意欲が抑制される可能性があるとしつつも、新技術への移行が加速していることから、25 万台に達すると予測している。

注 1：当地でいう電動車（xEV）は、(1) バッテリー式電気自動車（BEV）、(2) プラグインハイブリッド車（PHEV）、(3) ハイブリッド車（HEV）または (4) マイルドハイブリッド車（MHEV）のいずれか。

注 2：スペイン語で「pico y placa」。渋滞緩和や大気汚染防止のため、主要都市では、ナンバープレート末尾の番号により走行できない曜日や時間帯を定めている。

注 3：2017 年政令 1116 号により 2023 年以降は年間輸入台数 3,000 台まで関税 5%が適用されていた。3,000 台を超えた分は 35%が適用されていたがこの制度が廃止され、未締結国からの HEV 輸入関税は一律 20%となっている。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ペルー（販売）：2025 年の新車販売台数は前年比 23.4%増

2026 年 4 月 30 日　リマ事務所（石田 達也）

ペルー自動車協会（AAP）の発表によると、2025 年の新車販売台数（注）は前年比 23.4%増の 19 万 6,084 台となり、2 年ぶりに大幅な増加へ転じた（表 1 参照）。

車種（部門）別では、普通車（乗用車、ステーションワゴン、SUV）が前年比 22.4%増の 13 万 4,670 台となり、市場全体の 68.7%を占めた。小型商用車（バン、ピックアップトラックなど）は 23.7%増の 4 万 9,231 台と堅調に伸びた。トラックは 38.4%増の 1 万 1,056 台と大幅増となり、4 年ぶりに増加へ転じた。バスは 8.3%増の 1,127 台と 4 年連続の増加を記録した。

ペルー中銀によると、2025 年のペルーの実質 GDP 成長率は 3.4%だった。2023 年に発生したエルニーニョ現象による経済活動への影響から脱し、2025 年は個人消費が旺盛だった。ペルーでは 2026 年 4 月に大統領選挙が実施される。過去、ペルーでは選挙イヤーの前年は政治環境の変化をリスクと捉え、個人消費や企業投資の落ち込みがみられることが多かったが、今回の選挙では選挙に対する警戒感の影響をほとんど受けず、経済活動が活発だったことも追い風になった。現地通貨ソルがドルに対して高い傾向が続くことで購入しやすい環境が整ったことも、商用車を含めた自動車販売の増加につながった。

表1：車種別新車販売台数　（単位：台、%）

車種	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	シェア（2025年、%）	25/24比（%）
普通車	115,818	121,681	121,806	110,024	134,670	68.7	22.4
商用車	37,491	40,385	42,087	39,793	49,231	25.1	23.7
トラック	10,810	9,540	8,946	7,987	11,056	5.6	38.4
バス	650	681	781	1,041	1,127	0.6	8.3
合計	**164,769**	**172,287**	**173,620**	**158,845**	**196,084**	**100.0**	**23.4**

出所：ペルー自動車協会（AAP）を基にジェトロ作成

2025 年の販売実績が登録された日系メーカー・ブランド数は、前年と同じ 11 社だった（表 2 参照）。11 社の販売台数は合計 6 万 7,279 台で、全体に占める割合は 34.3%となった。

トヨタは前年比 19.1%増の 3 万 9,071 台を記録し、34 年連続で市場シェアトップの地位を堅守した。また、同社高級車ブランドのレクサスは前年比 55.8%増の 360 台と大きく伸長した。そのほかの日系メーカーでは、スズキ（19.3%増、5,673 台）、三菱自動車（15.1%増、4,739 台）、マツダ（27.0%増、2,914 台）、いすゞ（34.1%増、2,857 台）、スバル（23.2%増、2,682 台）、三菱ふそう（17.0%増、1,492 台）、日野（17.8%増、1,333 台）などが前年と比べ販売台数を伸ばした。日産（23.5%減、3,950 台）とホンダ（22.0%減、2,208 台）は前年実績を下回った。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

韓国ブランドでは、現代が前年比 17.9%増の 1 万 7,595 台で、前年に引き続きトヨタに次ぐ 2 位となった。起亜は 17.9%増の 1 万 6,055 台で、前年と同じく 3 位にとどまった。中国メーカーでは、長安汽車（CHANGAN） が前年比 43.1%増の 1 万 2,465 台を記録し 4 位だった。また、中国ブランドによる販売は全体の 30.0%を占めた。

表2：主要メーカー・ブランド別新車販売実績

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー・ブランド	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	シェア（2025年、%）	25/24比（%）
トヨタ	31,509	35,489	36,331	32,800	39,071	19.9	19.1
現代	16,922	16,028	15,078	14,921	17,595	9	17.9
起亜	10,840	15,519	15,885	13,616	16,055	8.2	17.9
長安汽車（CHANGAN）	7,206	7,620	8,785	8,713	12,465	6.4	43.1
シボレー	11,372	11,602	12,066	8,007	8,695	4.4	8.6
DFSK	5,218	7,016	7,294	6,904	7,379	3.8	6.9
フォード	3,797	3,869	4,205	4,519	7,376	3.8	63.2
JAC	7,102	5,681	5,777	4,537	6,776	3.5	49.3
JETOUR	616	1,994	2,943	3,762	6,646	3.4	76.7
GEELY	1,779	3,050	3,083	3,095	6,623	3.4	114
スズキ	6,322	6,343	4,575	4,757	5,673	2.9	19.3
CHERY	4,287	5,280	3,365	3,218	5,131	2.6	59.4
三菱	4,332	4,315	3,924	4,118	4,739	2.4	15.1
FOTON	2,395	2,723	3,021	3,152	4,469	2.3	41.8
フォルクスワーゲン	7,161	5,791	4,539	3,607	4,263	2.2	18.2
GWM	0	0	0	1,751	4,156	2.1	137.4
日産	8,618	5,950	6,688	5,166	3,950	2	△ 23.5
マツダ	3,132	2,517	3,311	2,295	2,914	1.5	27
いすゞ	2,039	2,080	2,418	2,130	2,857	1.5	34.1
スバル	1,633	1,412	2,271	2,177	2,682	1.4	23.2
JMC	310	640	1,046	1,636	2,487	1.3	52
ホンダ	2,599	3,444	2,704	2,832	2,208	1.1	△ 22.0
ルノー	2,952	2,505	2,085	1,717	2,054	1	19.6
メルセデス・ベンツ	1,228	1,486	1,257	1,620	1,889	1	16.6
三菱ふそう	1,395	1,140	1,582	1,275	1,492	0.8	17
MG	1,318	1,780	1,801	1,867	1,336	0.7	△ 28.4
日野	1,686	1,371	1,267	1,132	1,333	0.7	17.8
SHINERAY	767	971	1,152	1,051	1,333	0.7	26.8
BMW	1,045	821	1,079	1,060	1,179	0.6	11.2
レクサス	126	144	191	231	360	0.2	55.8
その他	15,063	13,706	13,897	11,179	10,898	5.6	△ 2.5
合計	**164,769**	**172,287**	**173,620**	**158,845**	**196,084**	**100**	**23.4**

注：日本メーカーのみ太字にしている。

出所：ペルー自動車協会（AAP）を基にジェトロ作成

自動車ローンは、2025 年に前年比 5.8%増の 44 億 4,158 万ソル（約 2,043 億 1,268 万円、1 ソル＝約 46 円）となり、市場は引き続き拡大している（表 3 参照）。機関別に見ると、普通銀行の貸付額は 0.6%減で、全体に占める割合は 49.0%となった。一方、販売金融会社が 14.0%増と伸長し、全体の 28.4%を占めた。小規模零細企業開発会社（EDPYMES）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

は 11.4%増で全体の 22.1%となり、販売金融会社と EDPYMES を合わせると全体の 5 割以上を占めた。新車市場の拡大と並行して金融サービスが普及することで、利用機関の多様化が進んでいる。

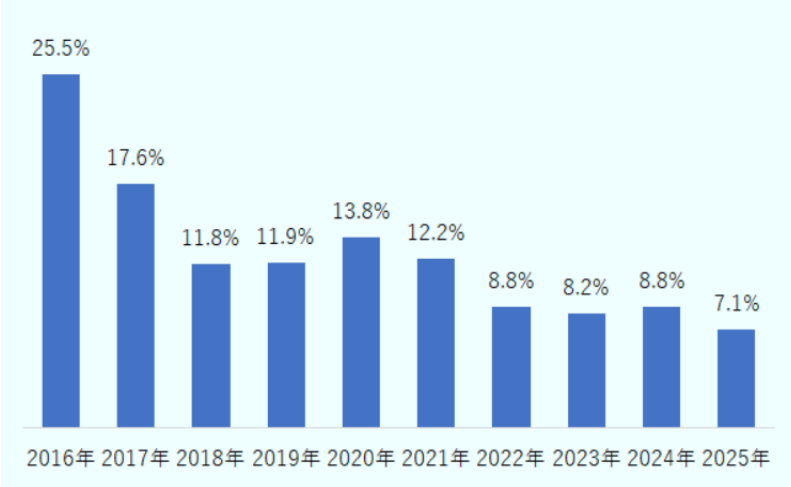
自動車ローンに占めるドル決済比率は 2025 年に 7.1%で、1 割を下回る状態が続いている（図参照）。国際情勢が流動的な状況でも、現地通貨のソルは中南米地域で安定感のある通貨とされている。ドルに対して高い傾向が続いていることもあり、ソル建てのローンを選択する傾向が強い。

表3：金融市場における自動車ローン　（単位：1,000ソル、%）（△はマイナス値）

項目	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	シェア（2025年、%）	25/24比（%）
普通銀行	1,758,450	1,999,746	2,222,346	2,189,719	2,175,742	49.0	△0.0
販売金融会社	738,891	898,841	1,008,435	1,105,576	1,260,667	28.4	0.1
小規模零細企業開発会社（EDPYMES）	726,306	839,083	909,432	880,292	980,670	22.1	0.1
市営貯蓄信用金庫（CMAC）	10,856	13,173	17,678	18,620	22,479	0.5	0.2
農村貯蓄信用金庫（CRAC）	8,708	7,151	4,457	3,118	2,031	0.0	△0.3
合計	**3,243,210**	**3,757,995**	**4,162,347**	**4,197,326**	**4,441,588**	**100.0**	**5.8**

注：EDPYMES、CMAC、CRACはノンバンク系のマイクロファイナンス機関。
出所：ペルー銀行保険年金基金監督庁（SBS）を基にジェトロ作成

図：自動車ローン市場におけるドル決済比率



注：全ての貸付機関のクレジットポートフォリオを対象としている。
出所：ペルー銀行保険年金基金監督庁（SBS）を基にジェトロ作成

中古車市場は、2025 年に 61 万 661 台で、前年比 6.9%増だった（表 4 参照）。車種（部門）別に見ると、全体の 88.6%を占める乗用車・小型商用車が前年比 6.2%増の 54 万 1,091 台で、トラック・バスが 12.6%増の 6 万 9,570 台だった。

ブランド別に見ると、トヨタが 15 万 4,118 台で、全体の 25.2%を占め最も多い（表 5 参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表4：車種別中古車販売台数（所有者登録変更届数）　（単位：台、%）

車種	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	シェア（2025年、%）	25/24比（%）
乗用車・商用車	602,919	509,460	496,701	495,106	541,091	88.6%	6.2%
トラック・バス	65,112	61,801	57,710	60,050	69,570	11.4%	12.6%
合計	**668,031**	**571,261**	**554,411**	**555,156**	**610,661**	**100.0%**	**6.9%**

出所：国家登記庁（SUNARP）を基にジェトロ作成

表5：中古車の販売台数（所有者登録変更届数）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

ブランド	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	シェア 年、%）	25/24比（%）
トヨタ	171,919	155,467	139,880	137,452	154,118	25.2	12.1
現代	77,757	63,087	62,711	61,307	66,007	10.8	7.7
起亜	52,926	42,206	44,176	44,860	48,928	8.0	9.1
日産	58,587	52,190	48,377	46,494	46,849	7.7	0.8
シボレー	31,233	25,313	26,475	26,949	29,244	4.8	8.5
スズキ	28,435	23,401	22,722	22,337	24,388	4.0	9.2
フォルクスワーゲン	24,361	20,804	20,108	19,863	21,334	3.5	7.4
三菱	15,417	13,729	12,928	13,426	14,033	2.3	4.5
ボルボ	12,061	11,925	9,830	9,882	12,148	2.0	22.9
マツダ	12,784	10,165	10,597	10,583	11,630	1.9	9.9
CHANGAN	7,481	5,091	7,119	8,046	10,174	1.7	26.4
ルノー	10,564	8,053	9,076	8,829	10,006	1.6	13.3
DAEWOO	15,661	14,380	11,848	10,433	9,522	1.6	△ 8.7
メルセデス・ベンツ	9,142	7,445	7,845	8,266	9,504	1.6	15.0
三菱 三菱ふそう	10,208	10,169	8,415	8,271	9,354	1.5	13.1
フォード	8,459	7,479	7,118	7,497	9,190	1.5	22.6
JAC	7,510	5,486	6,834	7,559	8,784	1.4	16.2
ホンダ	9,828	8,814	8,319	8,369	8,618	1.4	3.00
スバル	6,434	5,427	5,551	5,637	6,360	1.0	12.8
CHERY	4,874	3,600	4,386	4,975	5,804	1.0	16.7
DFSK	3,656	2,217	3,989	4,601	5,623	0.9	22.2
BMW	5,533	4,419	4,512	4,590	5,187	0.8	13.00
GREAT WALL	4,710	3,584	4,099	4,326	4,699	0.8	8.6
JEEP	4,752	4,146	3,779	3,862	4,433	0.7	14.8
FOTON	3,854	2,916	3,705	3,880	4,354	0.7	12.2
日野	4,023	3,625	3,644	3,612	4,179	0.7	15.7
いすゞ	3,218	2,988	2,974	2,876	3,697	0.6	28.5
プジョー	4,013	3,236	3,230	3,717	3,651	0.6	△ 1.8
ダイハツ	1,395	1,301	1,046	883	894	0.1	1.2
レクサス	431	353	384	368	485	0.1	31.8
その他	56,805	48,245	48,734	51,406	57,464	9.4	11.8
合計	**668,031**	**571,261**	**554,411**	**555,156**	**610,661**	**100.0**	**10.0**

出所：国家登記庁（SUNARP）を基にジェトロ作成

州別の新車販売台数では、リマ州が 11 万 7,954 台で全体の 6 割を占めている（表 6 参照）。リマ州に次ぐ経済規模で鉱業や繊維業の盛んなアレキパ州は 2 万 489 台で全体の 1 割だが、前年比 31.8%と伸長した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表6：州別新車販売台数　（単位：台、%）（―は値なし）

州	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	シェア（2025年、%）	25/24比（%）
リマ州	99,432	109,066	113,395	100,644	117,954	60.2	17.2
アレキパ州	15,250	15,328	15,297	15,549	20,489	10.4	31.8
ラ・リベルタッド州	10,126	9,574	8,819	7,487	12,150	6.2	62.3
クスコ州	5,649	6,194	5,884	6,298	9,107	4.6	44.6
ピウラ州	5,836	5,931	4,509	4,369	5,496	2.8	25.8
フニン州	4,109	4,184	4,358	3,905	5,437	2.8	39.2
ランバジェーケ州	6,111	4,653	4,248	4,417	4,964	2.5	12.4
カハマルカ州	3,215	3,692	3,278	3,076	3,875	2.0	26.0
プーノ州	2,668	2,167	2,568	3,067	3,195	1.6	4.2
イカ州	2,959	2,245	2,098	2,325	3,108	1.6	33.7
アンカッシュ州	2,850	2,946	3,078	2,440	2,844	1.5	16.6
タクナ州	2,584	2,412	2,431	2,297	2,835	1.4	23.4
ウアヌコ州	1,045	1,080	950	957	1,383	0.7	44.5
サンマルティン州	1,145	1,116	809	766	1,383	0.7	80.5
ウカヤリ州	805	715	521	474	723	0.4	52.5
アジャクーチョ州	377	362	907	407	501	0.3	23.1
パスコ州	257	322	176	219	244	0.1	11.4
モケグア州	202	149	79	76	229	0.1	201.3
ロレート州	116	77	48	51	67	0.0	31.4
マドレ・デ・ディオス州	33	5	5	15	55	0.0	266.7
アプリマック州	0	0	0	0	37	0.0	―
トゥンベス州	0	5	11	6	8	0.0	33.3
アマソナス州	0	64	151	0	0	0.0	―
合計	**164,769**	**172,287**	**173,620**	**158,845**	**196,084**	**100.0**	**23.4**

出所：ペルー自動車協会（AAP）を基にジェトロ作成

2025 年の自動二輪・三輪車の新車販売台数は、前年比 25.3%増と大幅に拡大し 42 万 5,884 台となった（表 7 参照）。

メーカー別では、ホンダが前年比 20.3%増の 9 万 5,762 台で、全体に占める割合は 22.5%と最大となっている。そのほかの日本メーカーでは、ヤマハが 16.7%増の 8,840 台、スズキが 29.3%増の 1,405 台、カワサキが 62.2%増の 180 台で、3 社とも前年を大きく上回った。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表7：自動二輪・三輪車新車販売台数

（単位：台、%）

順位	ブランド	2023年	2024年	2025年	シェア（2025年、%）	25/24比（%）
1	ホンダ	76,817	79,619	95,762	22.5	20.3
2	WANXIN	42,695	45,356	57,761	13.6	27.4
3	BAJAJ	33,351	35,513	46,729	11	31.6
4	RONCO	20,800	23,526	32,100	7.5	36.4
5	ZONGSHEN	14,002	12,274	14,709	3.5	19.8
6	NEXUS	8,508	8,843	11,147	2.6	26.1
7	SSENDA	10,197	8,930	10,657	2.5	19.3
8	LIFAN	7,536	8,738	10,063	2.4	15.2
9	ヤマハ	8,862	7,574	8,840	2.1	16.7
10	MAVILA	5,479	6,792	8,661	2	27.5
38	スズキ	828	1,087	1,405	0.3	29.3
112	カワサキ	99	111	180	0	62.2
その他		98,449	101,646	127,870	30	25.8
合計		**327,623**	**340,009**	**425,884**	**100**	**25.3**

注：11～37位、39～111位は中略。

出所：ペルー自動車協会（AAP）を基にジェトロ作成

排気量 450cc 以上の高級クラスの自動二輪車の新車販売台数は、前年比 26.4%増の 770 台となった（表 8 参照）。首位のホンダは 19.6%増の 317 台で、全体に占める割合は 41.2%を記録した。次いでカワサキが 2.3 倍の 151 台となり、前年 2 位だった BMW を上回った。

表8：450CC以上自動二輪車（高級クラス）新車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

ブランド	2023年	2024年	2025年	シェア（2025年、%）	25/24比（%）
ホンダ	237	265	317	41.2	19.6
カワサキ	55	66	151	19.6	128.8
BMW	123	119	130	16.9	9.2
ヤマハ	61	54	56	7.3	3.7
KTM	52	32	35	4.5	9.4
DUCATI	34	22	32	4.2	45.5
TRIUMPH	30	22	25	3.2	13.6
BENELLI	30	17	16	2.1	△ 5.9
HARLEY DAVIDSON	2	2	5	0.6	150
スズキ	1	10	3	0.4	△ 70.0
合計	**625**	**609**	**770**	**100**	**26.4**

出所：ペルー自動車協会（AAP）を基にジェトロ作成

自動車の販売台数を燃料別に見ると、2025 年のガソリン車は前年比 23.5%増の 12 万 808 台で、全体の 61.6%を占めた（表 9 参照）。また、ディーゼル車は 24.2%増の 4 万 9,556 台で、全体の 25.3%だった。次いで、液化石油ガス（LPG）車が同 29.8%増の 1 万 1,213 台だった。2024 年と同じく、ガソリン車、ディーゼル車、LPG 車の上位 3 種が全体の 9 割以上を占める構図に大きな変化はない。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

一方、ハイブリッド車（HEV）も台数を着実に伸ばしている。2025 年には 8,725 台を販売し、前年比 56.3%の大幅増だった。バッテリー式電気自動車（BEV）は 2.2 倍を記録したが 481 台で、全体に占める割合は 0.2%にとどまっている。

表9：燃料別自動車販売統計　（単位：台、%）（△はマイナス値、―は値なし）

燃料種類	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	シェア（2025年、%）	25/24比（%）
ガソリン	113,637	109,427	106,466	97,819	120,808	61.6	23.5
ディーゼル	39,539	42,355	42,310	39,898	49,556	25.3	24.2
液化石油ガス（LPG）	5,697	9,803	10,874	8,641	11,213	5.7	29.8
ハイブリッド（ガソリン、電気）	1,171	1,901	3,397	5,583	8,725	4.4	56.3
バイオ燃料（ガソリン、LPG）	661	3,050	3,200	2,815	2,100	1.1	△25.4
天然ガス	1,030	2,440	3,452	2,011	1,775	0.9	△11.7
表示なし	2,999	1,871	2,105	1,605	1,426	0.7	△11.2
電気	17	123	147	218	481	0.2	120.6
デュアル燃料（ディーゼル、天然ガス）	0	417	1,669	255	0	0.0	△100.0
ハイブリッド（ディーゼル、電気）	1	0	0	0	0	0.0	―
バイオ燃料（ガソリン、天然ガス）	17	900	0	0	0	0.0	―
合計	**164,769**	**172,287**	**173,620**	**158,845**	**196,084**	**100.0**	**23.4**

出所：ペルー自動車協会（AAP）を基にジェトロ作成

HEV の新車販売状況をブランド別に見ると、トヨタが前年比 73.1%増の 3,669 台で首位を維持し、全体に占める割合は 42.1%だった（表 10 参照）。スズキは 76.6%増の 2,118 台で、引き続き第 2 位となった。次いでホンダが 2.2 倍の 288 台となり、前年の 8 位から躍進した。レクサスも 2.1 倍と伸ばして 252 台となり、マツダも 3.1 倍の 204 台と伸長した。

韓国ブランドでは、現代が前年比 4.6%増の 203 台で第 11 位となった。中国メーカーの中では、BYD が 2025 年に新たに 242 台を販売して最も多くなり、吉利汽車（Geely）が前年比 11.9%増の 225 台で続いた。

BEV ではボルボが前年比 3.3 倍の 199 台で、前年に引き続き最多となった。全体に占める割合は 41.4%だった（表 11 参照）。次いで、BYD が 2025 年に新たに 162 台を販売し、第 2 位となった。

ペルー政府は財政規律を重んじており、HEV や BEV の普及に向けたインセンティブ制度には慎重な姿勢を取っている。BEV の利用増に不可欠な充電スタンドの設置を促す施策なども、現時点では見られない。

自動車排出ガス規制の見直しも、いまだ見通しが立たない状況が続いている。フランシスコ・サガスティ暫定政権時の 2021 年には、環境省主導で EURO6 を土台とし、ガソリンとディーゼル燃料中の硫黄分を 10ppm 以下とする規制を策定する基本方針が決定された〔大統領令 014-2021-EM（スペイン語）〕。しかし、政府内部では、環境保護のため早期実行を目指す環境省と、慎重に進めたいエネルギー鉱山省の溝が埋まらず、計画の延長が繰り返

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

されている。エネルギー鉱山省が管轄する国営石油会社ペトロペルー（PetroPeru）は硫黄分を 50ppm 以下とする精製能力を有しているが、EURO6 基準に対応するには、精製能力と品質管理の強化に向けた設備投資が求められる。一方、PetroPeru の債務がかさむ体質を改善させたい政府にとって、同社の経営改革は長年の課題となっている。PetroPeru の改革断行には大きな政治的判断を伴うが、足元ではサガスティ氏以降、2026 年 3 月までに 4 人の大統領が相次いで就任し、さらに 2026 年 7 月には大統領選を経て新政権が発足することが確実で、政権交代が頻繁に起きている。

表10：ブランド別HEV新車販売統計

（単位：台、%）（△はマイナス値、―は値なし）

ブランド	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	シェア（2025年、%）	25/24比（%）
トヨタ	642	975	990	2,119	3,669	42.1	73.1
スズキ	29	90	729	1,199	2,118	24.3	76.6
ホンダ	0	0	0	129	288	3.3	123.3
BMW	0	0	173	103	259	3.0	151.5
アウディ	262	197	325	283	254	2.9	△ 10.2
レクサス	0	15	86	118	252	2.9	113.6
BYD	0	0	0	0	242	2.8	-
ボルボ	142	352	404	431	226	2.6	△ 47.6
GEELY	0	82	224	201	225	2.6	11.9
マツダ	0	0	0	66	204	2.3	209.1
現代	0	0	101	194	203	2.3	4.6
フォード	53	46	70	149	108	1.2	△ 27.5
ランドローバー	10	18	44	114	107	1.2	△ 6.1
CHANGAN	0	0	0	0	96	1.1	-
日産	0	0	0	82	81	0.9	△ 1.2
CHERY	0	0	72	77	79	0.9	2.6
起亜	32	107	79	23	73	0.8	217.4
スバル	0	0	46	104	54	0.6	△ 48.1
GWM	0	0	0	92	53	0.6	-
ルノー	0	0	0	0	47	0.5	-
メルセデス・ベンツ	0	0	0	48	45	0.5	-
DFSK	0	0	0	7	17	0.2	142.9
ポルシェ	0	0	2	7	15	0.2	114.3
GAC MOTOR	0	0	0	2	5	0.1	150
MG	0	0	0	0	5	0.1	-
HAVAL	0	13	37	0	0	0.0	-
MINI	0	0	15	12	0	0.0	△ 100.0
GREAT WALL	0	0	0	17	0	0.0	-
ジャガー	1	6	0	6	0	0.0	-
合計	**1,171**	**1,901**	**3,397**	**5,583**	**8,725**	**100**	**56.3**

出所：ペルー自動車協会（AAP）を基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表11：ブランド別BEV新車販売統計

（単位：台、%）（△はマイナス値、―は値なし）

ブランド	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	シェア（2025	25/24比（%）
ボルボ	2	6	10	87	199	41.4	128.7
BYD	0	0	0	0	162	33.7	-
MINI	0	11	21	18	27	5.6	50.0
BMW	0	0	17	20	17	3.5	△ 15.0
起亜	0	2	17	8	15	3.1	87.5
ポルシェ	5	4	4	4	12	2.5	200.0
現代	7	47	29	17	10	2.1	△ 41.2
アウディ	0	28	18	13	10	2.1	△ 23.1
MAXUS	0	8	7	3	9	1.9	200.0
ルノー	0	0	0	3	8	1.7	-
JMC	0	4	6	2	6	1.2	200.0
メルセデス・ベンツ	0	0	0	6	4	0.8	-
JMEV	0	0	0	0	2	0.4	-
日産	0	0	18	11	0	0.0	△ 100.0
FARIZON	0	3	0	0	0	0.0	-
BORGWARD	0	0	0	0	0	0.0	-
トヨタ	0	0	0	1	0	0.0	-
MG	0	0	0	1	0	0.0	-
GWM	0	0	0	2	0	0.0	-
JAC	0	0	0	20	0	0.0	-
MAPLE	0	7	0	0	0	0.0	-
SKYWELL	3	3	0	0	0	0.0	-
JOYLONG	0	0	0	0	0	0.0	-
レクサス	0	0	0	2	0	0.0	-
LIANKE	0	0	0	0	0	0.0	-
合計	**17**	**123**	**147**	**218**	**481**	**100.0**	**120.6**

出所：ペルー自動車協会（AAP）を基にジェトロ作成

注：各社の販売代理店が AAP に報告する全部門の販売台数。

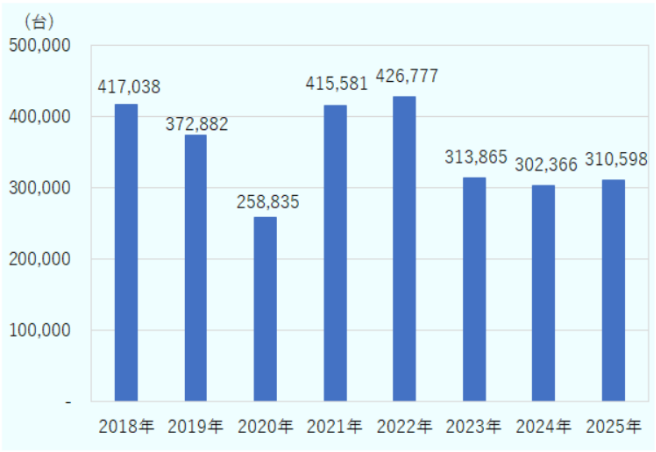
禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

チリ（販売）：2025 年の新車販売は微増、EV は非プラグイン型が牽引

2026 年 6 月 22 日　サンティアゴ事務所（高橋 英行）

チリ全国自動車産業協会（ANAC）によると、2025 年の新車販売台数は 31 万 598 台で、前年比 2.7%増だった（図参照）。

図：チリの新車販売台数の推移



出所：ANAC

チリの新車販売台数は、2019 年の社会騒乱や 2020 年の新型コロナ禍の反動で、2021 年と 2022 年は 40 万台を超えた。2023 年は国内経済の減速により販売台数が減少した。2024 年以降は経済が回復基調にあるものの、力強さを欠く。こうした状況の下、需要の回復は限定的で、販売台数は大きな伸びには至っていない。

＜SUV の占める割合が 50%超に＞

車種別では、SUV が 51.1%と過半を占め、ピックアップトラック（20.4%）、乗用車（17.5%）、商用車（11.0%）がこれに続く。近年は、SUV がシェアを伸ばす一方、乗用車のシェアは減少傾向が続いている。2025 年は SUV のシェアが 50%を超え、乗用車は 20%を下回った（表 1 参照）。

表1：車種別新車販売台数（2024～2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

車種	2024年		2025年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
乗用車	61,545	20.4	54,277	17.5	△11.8
SUV	147,434	48.8	158,700	51.1	7.6
ピックアップ	61,682	20.4	63,429	20.4	2.8
商用車	31,705	10.5	34,192	11.0	7.8
合計	302,366	100.0	310,598	100.0	2.7

出所：ANAC

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

メーカー・ブランド別に見ると、トヨタが首位、現代が 2 位を維持した。スズキは 3 位に浮上し、起亜も 4 位に順位を上げた。一方、前年 3 位のシボレーは 5 位に後退した（表 2 参照）。

表2：メーカー（ブランド）・車種別新車販売台数（2024～2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー（ブランド）	2024年	2025年										
						乗用車		SUV		ピックアップ		商用車	
		台数	台数	市場シェア	前年比	台数	市場シェア	台数	市場シェア	台数	市場シェア	台数	市場シェア
1	トヨタ	23,535	24,281	7.8	3.2	2,687	5.0	13,010	8.2	8,557	13.5	27	0.1
2	現代	20,821	21,637	7.0	3.9	7,761	14.3	10,873	6.9	-	-	3,003	8.8
3	スズキ	19,942	21,521	6.9	7.9	12,585	23.2	8,823	5.6	-	-	113	0.3
4	起亜	18,752	18,807	6.1	0.3	8,290	15.3	8,502	5.4	171	0.3	1,844	5.4
5	シボレー	20,225	17,893	5.8	△ 11.5	3,921	7.2	8,024	5.1	4,752	7.5	1,196	3.5
6	フォード	15,706	16,069	5.2	2.3	229	0.4	5,957	3.8	8,496	13.4	1,387	4.1
7	長城汽車（GWM）	14,449	15,361	4.9	6.3	97	0.2	6,905	4.4	8,359	13.2	-	-
8	プジョー	15,981	15,259	4.9	△ 4.5	2,338	4.3	4,753	3.0	425	0.7	7,743	22.6
9	長安汽車（CHANGAN）	10,040	12,468	4.0	24.2	933	1.7	8,058	5.1	1,594	2.5	1,883	5.5
10	三菱	11,220	11,367	3.7	1.3	-	-	3,441	2.2	7,926	12.5	-	-
11	マツダ	8,083	9,760	3.1	20.7	1,557	2.9	7,081	4.5	1,122	1.8	-	-
12	上海汽車（MG）	11,660	9,562	3.1	△ 18.0	2,477	4.6	7,085	4.5	-	-	-	-
13	奇瑞汽車（CHERY）	7,499	9,336	3.0	24.5	-	-	9,223	5.8	113	0.2	-	-
14	シトロエン	6,724	7,069	2.3	5.1	1,892	3.5	1,796	1.1	-	-	3,381	9.9
15	VW	5,787	6,875	2.2	18.8	1,421	2.6	4,288	2.7	1,152	1.8	14	0.0
16	上海汽車（MAXUS）	8,220	6,795	2.2	△ 17.3	-	-	348	0.2	4,732	7.5	1,715	5.0
17	スバル	6,128	6,777	2.2	10.6	436	0.8	6,341	4.0	-	-	-	-
18	北汽福田汽車（FOTON）	4,605	6,551	2.1	42.3	-	-	0	0.0	2,371	3.7	4,180	12.2
19	安徽江淮汽車（JAC）	4,688	6,359	2.0	35.6	270	0.5	3,588	2.3	1,274	2.0	1,227	3.6
20	奇瑞汽車（OMODA/JAECOO）	3,175	6,099	2.0	92.1	-	-	6,099	3.8	-	-	-	-
21	日産	8,904	5,560	1.8	△ 37.6	1,519	2.8	3,206	2.0	835	1.3	-	-
22	奇瑞汽車（JETOUR）	4,290	4,453	1.4	3.8	-	-	4,453	2.8	-	-	-	-
23	ラム	3,560	4,100	1.3	15.2	-	-	-	-	3,947	6.2	153	0.4
24	吉利汽車（GEELY）	1,721	4,053	1.3	135.5	-	-	4,053	2.6	-	-	-	-
25	KGモビリティ（KGM）	3,809	3,187	1.0	△ 16.3	-	-	1,158	0.7	2,029	3.2	-	-
26	江鈴汽車（JMC）	3,236	3,146	1.0	△ 2.8	-	-	-	-	3,012	4.7	134	0.4
27	メルセデス・ベンツ	2,503	2,811	0.9	12.3	382	0.7	1,101	0.7	2	0.0	1,326	3.9
28	オペル	3,586	2,743	0.9	△ 23.5	844	1.6	1,062	0.7	-	-	837	2.4
29	東風小康汽車（DFSK）	3,048	2,738	0.9	△ 10.2	-	-	1,331	0.8	688	1.1	719	2.1
30	BMW	2,733	2,719	0.9	△ 0.5	1,130	2.1	1,589	1.0	-	-	-	-
34	ホンダ	2,287	1,716	0.6	△ 25.0	199	0.4	1,514	1.0	3	0.0	-	-
51	レクサス	320	405	0.1	26.6	23	0.0	382	0.2	-	-	-	-
総計（その他含む）		302,366	310,598	100.0	2.7	54,277	100.0	158,700	100.0	63,429	100.0	34,192	100.0

出所：ANAC

車種別・モデル別に見ると、乗用車では首位の「Baleno HB」を筆頭に、スズキの 4 モデルが上位 20 位に入った。 SUV では、トヨタの 4 モデルが上位 20 位にランクインし、存在感を示した。また、上位 20 位に入った中国メーカーのモデル数は 7 つとなり、前年の 4 モデルから拡大した。ピックアップは上位 5 モデル、商用車は上位 4 モデルが前年と同一の顔触れとなり、定番のモデルの強さが際立った（表 3 参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3-1：乗用車車種別・モデル別新車販売台数（2025年）

（単位：台）

順位	モデル名	メーカー（ブランド）	販売台数
1	Baleno HB	スズキ	5,837
2	Soluto	起亜	5,748
3	Grand i-10 HB	現代	4,392
4	Sail	GM（シボレー）	3,570
5	Swift	スズキ	3,124
6	Yaris	トヨタ	2,490
7	Accent	現代	1,889
8	Morning	起亜	1,863
9	Celerio	スズキ	1,496
10	Versa	日産	1,372
11	C3	シトロエン	1,360
12	MG3	上海汽車（MG）	1,318
13	All New Mazda3	マツダ	1,294
14	S-Presso	スズキ	1,071
15	Rifter	プジョー	1,011
16	Polo	フォルクスワーゲン	992
17	208	プジョー	984
18	Alsvin	長安汽車（CHANGAN）	927
19	New Corsa	オペル	844
20	Grand i-10 Sedan	現代	739

出所：ANAC

表3-2：SUV車種別・モデル別新車販売台数（2025年）

（単位：台）

順位	モデル名	メーカー（ブランド）	販売台数
1	Tiggo 2	奇瑞汽車（CHERY）	6,245
2	Groove	GM（シボレー）	5,230
3	Jolion	長城汽車（GWM）	4,853
4	Omoda C5	奇瑞汽車（OMODA/JAECOO）	4,758
5	All New Mazda CX-5	マツダ	4,752
6	Tucson	現代	4,109
7	Fronx	スズキ	3,990
8	Territory	フォード	3,699
9	Sonet	起亜	3,564
10	Creta	現代	3,459
11	RAV4	トヨタ	3,427
12	Yaris Cross	トヨタ	3,277
13	MG ZX	上海汽車（MG）	3,025
14	Jimny	スズキ	3,011
15	Crosstrek	スバル	2,910
16	Raize	トヨタ	2,782
17	X7 Plus	長安汽車（CHANGAN）	2,737
18	Coolray	吉利汽車（GEELY）	2,466
19	MG ZS	上海汽車（MG）	2,443
20	Corolla Cross	トヨタ	2,358

出所：ANAC

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3-3：ピックアップ車種別・モデル別新車販売台数（2025年）

（単位：台）

順位	モデル名	メーカー（ブランド）	販売台数
1	Hilux	トヨタ	8,548
2	L-200	三菱自動車	7,926
3	Poer	長城汽車（GWM）	7,401
4	New Ranger	フォード	5,178
5	T60	上海汽車（MAXUS）	4,533
6	Ram 700	ステランティス（RAM）	2,444
7	F-150	フォード	2,246
8	Silverado	GM（シボレー）	2,029
9	Grand Avenue	江鈴汽車（JMC）	1,893
10	Grand Musso	KGモビリティ（KGM）	1,742
11	Colorado	GM（シボレー）	1,682
12	Hunter	長安汽車（CHANGAN）	1,555
13	Foton G7	北汽福田汽車（FOTON）	1,534
14	New BT-50	マツダ	1,122
15	Vigus	江鈴汽車（JMC）	1,114
16	Maverick	フォード	1,072
17	Rampage	ステランティス（RAM）	1,059
18	Montana	GM（シボレー）	1,041
19	Saveiro	フォルクスワーゲン	991
20	Wingle 7	長城汽車（GWM）	958

出所：ANAC

表3-4：商用車車種別・モデル別新車販売台数（2025年）

（単位：台）

順位	モデル名	メーカー（ブランド）	販売台数
1	Partner	プジョー	6,434
2	Berlingo	シトロエン	2,754
3	Porter	現代	2,038
4	Frontier	起亜	1,843
5	Transit Van	フォード	1,381
6	Sprinter	メルセデス・ベンツ	1,242
7	N400 Max	GM（シボレー）	1,190
8	TM5	北汽福田汽車（FOTON）	1,171
9	TM3	北汽福田汽車（FOTON）	1,161
10	Midi	北汽福田汽車（FOTON）	1,108
11	Staria	現代	965
12	Sunray	安徽江淮汽車（JAC）	909
13	Combo L1	オペル	810
14	Boxer	プジョー	737
15	Deliver 9	上海汽車（MAXUS）	687
16	Expert	プジョー	521
17	MD 301	長安汽車（CHANGAN）	506
18	DF-212	東風汽車（DONGFENG）	503
19	G10	上海汽車（MAXUS）	437
20	MD201	長安汽車（CHANGAN）	429

出所：ANAC

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜ゼロ・低排出車は非プラグイン型 EV が成長を牽引＞

ANAC によると、2025 年のゼロ・低排出車の新車販売は 3 万 5,443 台（前年比 85.6%増）となり、市場全体の 11.4%に拡大した。特に非プラグイン型電気自動車（EV）が成長を牽引し、登録台数は 2 万 6,689 台（98.5%増）となった。とりわけマイルドハイブリッド車（MHEV）が大きく増加した。プラグイン型 EV の登録は 8,754 台にとどまり、新車販売台数に占める割合は 2.8%だった（表 4 参照）。

表4：ゼロ・低排出車タイプ別新車販売台数（2023～2025年）

（単位：台、%）

タイプ	2023年	2024年	2025年		
			台数	シェア	前年比
非プラグイン型EV	**7,239**	**13,447**	**26,689**	**75.3**	**98.5**
マイルドハイブリッド車（MHEV）	3,197	6,940	16,675	47.0	140.3
ハイブリッド車（HEV）	3,766	6,356	10,014	28.3	57.6
レンジエクステンダーEV車（EREV）（注）	276	151			
プラグイン型EV	**2,094**	**5,654**	**8,754**	**24.7**	**54.8**
バッテリー式電気自動車（BEV）	1,588	4,507	5,512	15.6	22.3
プラグインハイブリッド車（PHEV）	506	1,147	3,242	9.1	182.7
合計	**9,333**	**19,101**	**35,443**	**100.0**	**85.6**

注：EREVの分類は2025年よりHEVに統合。

出所：ANAC

メーカー・ブランド別に見ると、2025 年の非プラグイン型 EV では、スズキが前年から大きく販売台数を増やし、トヨタを抜いて首位となった（表 5 参照）。3 位は前年と同じくプジョーで、販売台数は前年の 4 倍超となり、2 位のトヨタとの差を縮めた。

表5：メーカー（ブランド）・タイプ別新車販売台数（非プラグイン型EV、2025年）　（単位：台、%）（－は値なし）

順位	メーカー（ブランド）	販売台数	市場シェア	タイプ別内訳			
				HEV	市場シェア	MHEV	市場シェア
1	スズキ	9,300	34.8	-	-	9,300	55.8
2	トヨタ	5,582	20.9	5,582	55.7	-	-
3	プジョー	4,081	15.3	-	-	4,081	24.5
4	現代	2,231	8.4	2,231	22.3	-	-
5	フォード	716	2.7	716	7.1	-	-
6	北汽福田汽車（FOTON）	643	2.4	-	-	643	3.9
7	長城汽車（GWM）	473	1.8	473	4.7	-	-
8	ステランティス（JEEP）	454	1.7	-	-	454	2.7
9	BMW	448	1.7	1	0.0	447	2.7
10	トヨタ（レクサス）	356	1.3	356	3.6	-	-
11	アウディ	301	1.1	-	-	301	1.8
12	ランドローバー	286	1.1	-	-	286	1.7
13	シトロエン	225	0.8	-	-	225	1.3
14	オペル	200	0.7	-	-	200	1.2
15	上海汽車（MG）	188	0.7	188	1.9	-	-
16	セアト（CUPRA）	181	0.7	-	-	181	1.1
17	マツダ	174	0.7	-	-	174	1.0
18	ホンダ	132	0.5	132	1.3	-	-
19	スバル	116	0.4	116	1.2	-	-
20	日産	103	0.4	103	1.0	-	-
総計（その他含む）		26,689	100.0	10,014	100.0	16,675	100.0

出所：ANAC

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

MHEV では、スズキの 3 モデルが販売台数トップ 3 を占め、プジョーの 3 モデルがこれに続き 4 位から 6 位を占めた。HEV では、トヨタの 4 モデルがトップ 10 に入り、安定的な強さを示した（表 6 参照）。

表6-1：非プラグイン型タイプ別・モデル別新車販売台数（MHEV、2025年）

（単位：台）

順位	モデル名	メーカー（ブランド）	販売台数
1	Fronx	スズキ	4,325
2	Swift	スズキ	2,833
3	Grand Vitara	スズキ	1,747
4	3008	プジョー	1,532
5	New 2008	プジョー	1,473
6	5008	プジョー	655
7	Avenger	ステランティス（JEEP）	454
8	V9	北汽福田汽車（FOTON）	356
9	Dzire Sedan	スズキ	344
10	New 208	プジョー	317

出所：ANAC

表6-2：非プラグイン型タイプ別・モデル別新車販売台数（HEV+EREV、2025年）

（単位：台）

順位	モデル名	メーカー（ブランド）	販売台数
1	Corolla Cross	トヨタ	2,329
2	Yaris Cross	トヨタ	1,711
3	Kona SX2 HEV	現代	1,395
4	RAV4	トヨタ	1,348
5	Tucson NX4E HEV	現代	702
6	Maverick	フォード	292
7	F-150	フォード	244
8	Jolion	長城汽車（GWM）	202
9	Corolla	トヨタ	194
10	H6	長城汽車（GWM）	160
10	New Escape	フォード	160

出所：ANAC

プラグイン型 EV では BYD が首位を堅持した。2 位にはボルボが入り、前年 2 位のテスラは 3 位となった（表 7 参照）。上位 20 位のうち半分以上を中国メーカーが占め、存在感を示した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表7：メーカー（ブランド）・タイプ別新車販売台数（プラグイン型EV、2025年）（単位：台、%）（ーは値なし）

順位	メーカー（ブランド）	販売台数	市場シェア	タイプ別内訳			
				BEV	市場シェア	PHEV	市場シェア
1	比亜迪（BYD）	1,562	17.8	722	13.1	840	25.9
2	ボルボ	1,241	14.2	784	14.2	457	14.1
3	テスラ	986	11.3	986	17.9	-	-
4	長安汽車（CHANGAN）	772	8.8	11	0.2	761	23.5
5	安徽江淮汽車（JAC）	322	3.7	322	5.8	-	-
6	東風小康汽車（DFSK）	319	3.6	26	0.5	293	9.0
7	奇瑞汽車（OMODA/JAECOO）	309	3.5	138	2.5	171	5.3
8	ルノー	283	3.2	283	5.1	-	-
9	上海汽車（MAXUS）	246	2.8	246	4.5	-	-
10	東風汽車（NAMMI）	209	2.4	209	3.8	-	-
11	GM（シボレー）	197	2.3	197	3.6	-	-
12	BMW	173	2.0	39	0.7	134	4.1
13	上海汽車（MG）	152	1.7	152	2.8	-	-
14	長城汽車（GWM）	149	1.7	97	1.8	52	1.6
15	スマート	145	1.7	145	2.6	-	-
16	零跑科技（LEAPMOTOR）	125	1.4	25	0.5	100	3.1
17	東風汽車（DONGFENG）	122	1.4	122	2.2	-	-
18	プジョー	121	1.4	120	2.2	1	0.0
19	吉利控股（RIDDARA）	103	1.2	82	1.5	21	0.6
20	フィアット	102	1.2	102	1.9	-	-
総計（その他含む）		8,754	100.0	5,512	100.0	3,242	100.0

出所：ANAC

バッテリー式電気自動車（BEV）では、ボルボ、テスラ、ルノー、BYD のモデルが上位を占めた。プラグインハイブリッド（PHEV）では、浙江吉利控股集団を親会社とするボルボを含めると、トップ 10 を中国メーカーが独占した（表 8 参照）。

表8-1：プラグイン型タイプ別・モデル別新車販売台数（BEV、2025年）

（単位：台）

順位	モデル名	メーカー（ブランド）	販売台数
1	EX30	ボルボ	677
2	Model Y	テスラ	553
3	Model 3	テスラ	431
4	Kwid E-Tech	ルノー	283
5	Dolphin Mini	BYD	269
6	Yuan Pro	BYD	260
7	001 EV	東風汽車（NAMMI）	209
8	eDeliver 3	上海汽車（MAXUS）	188
9	Ignite 30X	安徽江淮汽車（JAC）	169
10	Bolt	GM（シボレー）	160

出所：ANAC

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表8-2：プラグイン型タイプ別・モデル別新車販売台数（PHEV、2025年）

（単位：台）

順位	モデル名	メーカー（ブランド）	販売台数
1	CS55 Plus iDD	長安汽車（CHANGAN）	542
2	Shark GS	BYD	425
3	XC60 II	ボルボ	378
4	DFSK 600	東風小康汽車（DFSK）	293
5	Song Pro	BYD	214
6	Song Plus 1.5T	BYD	201
7	Jaecoo 7	奇瑞汽車（OMODA/JAECOO）	171
8	Deepal S07	長安汽車（CHANGAN）	160
9	C10	零跑科技（LEAPMOTOR）	100
10	T2 PHEV	奇瑞汽車（JETOUR）	80

出所：ANAC

＜2026 年は穏やかな回復を見込むも内外情勢の影響を注視＞

ANAC は、2026 年の新車販売について、マクロ経済環境の改善を背景に緩やかな回復を見込んでいる。ただし、2025 年に導入された排ガス規制（EURO6）や安全装備要件の強化に伴い、規制前の駆け込み需要の反動が見込まれる。さらに、一部モデルの供給制約や車両価格の上昇が販売動向を下押しする可能性があると指摘する。また、こうした制度変更に伴う構造的要因に加え、国内外経済の不確実性も需要に影響を及ぼし得るとして、市場の先行きについて引き続き慎重な見通しを示している。

一方で、SUV を中心とした需要構造の変化や、消費者のコスト意識の高まりといった動向もみられ、今後の需要に影響を与える可能性がある。

ゼロ・低排出車については、2026 年に入り急速な拡大が続いている。特に、燃料価格の上昇や国際エネルギー市場の不透明感を背景に、消費者の関心が高まっている。ANAC によれば、2026 年 1～4 月のゼロ・低排出車販売は前年同期比で 2 倍以上に増加し、市場全体に占める割合は約 18%に達した。一方で、プラグイン型 EV の比率は依然として限定的であり、ANAC はチリ市場がなお電動化の初期段階にあるとの認識を示している。加えて、車両価格や充電インフラの整備状況といった制約も残っており、当面はハイブリッド車を中心に普及が進むとみられる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

アルゼンチン（生産・販売）：2025 年の自動車生産、輸出が不調も、販売は大幅増

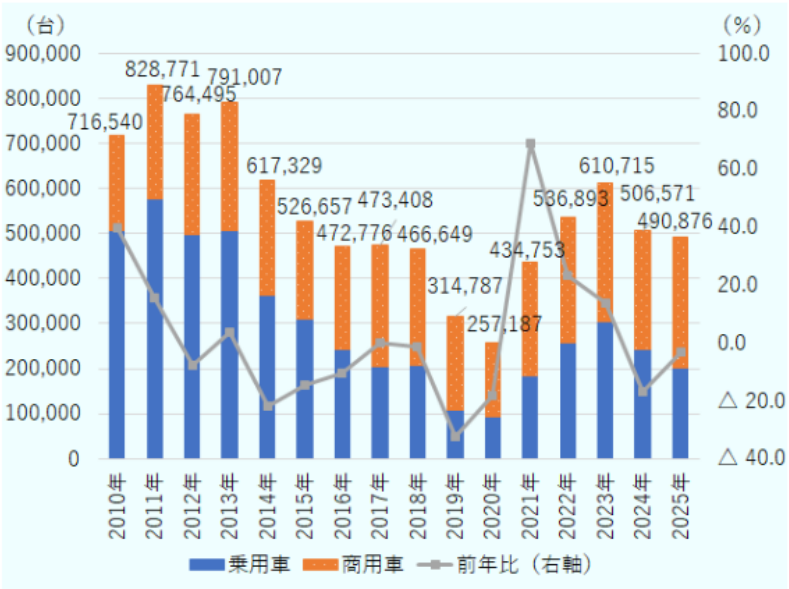
中国車が勢力拡大

2026 年 6 月 23 日　ブエノスアイレス事務所（山木 シルビア）

アルゼンチン自動車製造業者協会（ADEFA）によると、2025 年のトラック・バスを除く自動車の生産台数は 49 万 876 台で、前年比 3.1%減と 2 年連続で減少した（図 1 参照）。2024 年の生産台数は、2023 年 12 月に実施された大幅な通貨切り下げとそれに起因する景気後退が主な原因で減少した。2024 年下半期には景気が底打ちし、2025 年上半期には自動車生産台数は増加した。2025 年通年の生産台数には大幅な回復が期待された。しかし、同年後半にかけて新モデルの発売や各種プロジェクトに伴う生産ラインの調整が行われたため、生産は減速した。

ADEFA のロドリゴ・ペレス・グラツィアーノ会長によると、一部の完成車メーカーは、新モデルの生産に向けて工場の調整を行い、いくつかのモデルの生産を終了させた。具体的には、フォルクスワーゲンの「VW タオス」やルノーの「アラスカン」「ステップウェイ」「サンデロ」「ロガン」などの生産を取りやめた。今後は次世代の VW「アマロック」や、ルノーのピックアップトラック「ナイアガラ」の生産に取り掛かる計画だという。また、ルノーの工場で委託生産していた日産も、2025 年 3 月 28 日、2026 年 1 月以降は「フロンティア」の生産をメキシコの CIVAC 工場に集約すると発表した（注）。

図1：自動車生産台数の推移



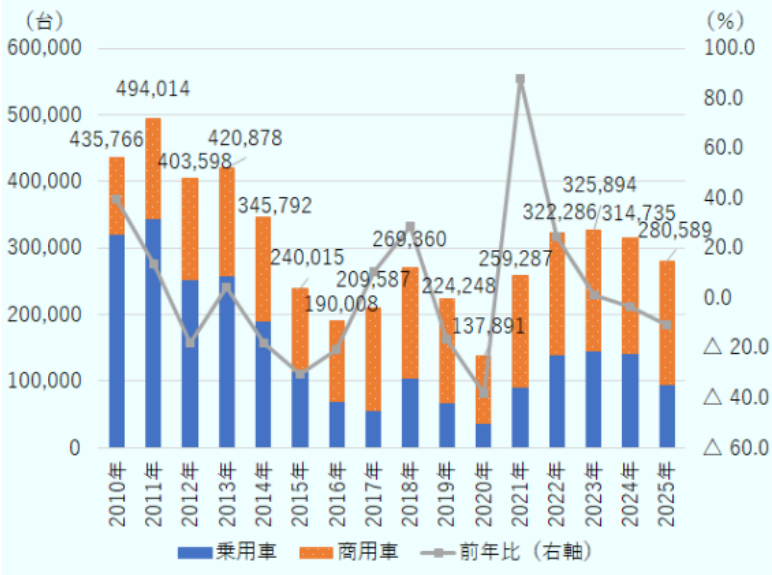
出所：アルゼンチン自動車製造事業者協会（ADEFA）

輸出に対する関税（輸出税）も、生産台数を押し下げた要因の 1 つといえよう。ADEFA によると、2025 年のトラック・バスを除く輸出台数は 28 万 589 台で、前年比 10.8%減と

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

大幅に減少した（図 2 参照）。ADEFA の報告書には輸出台数が大きく減少した理由への言及はないものの、ペレス会長は、競合国が輸出税を課さずに輸出している中で、輸出競争力の向上は大きな課題であり、自動車輸出にかかる税負担を軽減することが不可欠だと発言している。輸出台数の約 7 割はブラジル向けだが、前年比 16.3%減の 18 万 8,438 台となった。増減寄与度で見ると、同国向けの減少が輸出台数全体を押し下げた（表 1 参照）。その他の主な輸出先では、中米諸国向けが前年比 4.2%減となったが、ペルー、チリ、コロンビア向けは伸びた。

図2：自動車輸出台数の推移



出所：アルゼンチン自動車製造事業者協会（ADEFA）

表1：自動車輸出台数の推移　（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

国・地域名	2024年	2025年			
	台数	台数	構成比	伸び率	増減寄与度
ブラジル	225,231	188,438	67.2	△16.3	△11.7
中米	35,487	34,007	12.1	△4.2	△0.5
ペルー	12,655	15,598	5.6	23.3	0.9
チリ	12,601	14,655	5.2	16.3	0.7
コロンビア	11,654	13,195	4.7	13.2	0.5
パラグアイ	4,656	4,847	1.7	4.1	0.1
ベネズエラ	2,742	3,226	1.1	17.7	0.2
ウルグアイ	3,498	2,493	0.9	△28.7	△0.3
メキシコ	2,235	1,846	0.7	△17.4	△0.1
エクアドル	1,044	1,352	0.5	29.5	0.1
その他米州	1,000	929	0.3	△7.1	△0.0
欧州	805	2	0.0	△99.8	△0.3
オセアニア	0	1	0.0	―	0.0
アフリカ	1,127	0	0.0	△100.0	△0.4
アジア	0	0	0.0	―	0.0
合計	314,735	280,589	100.0	△10.8	△10.8

出所：アルゼンチン自動車製造事業者協会（ADEFA）

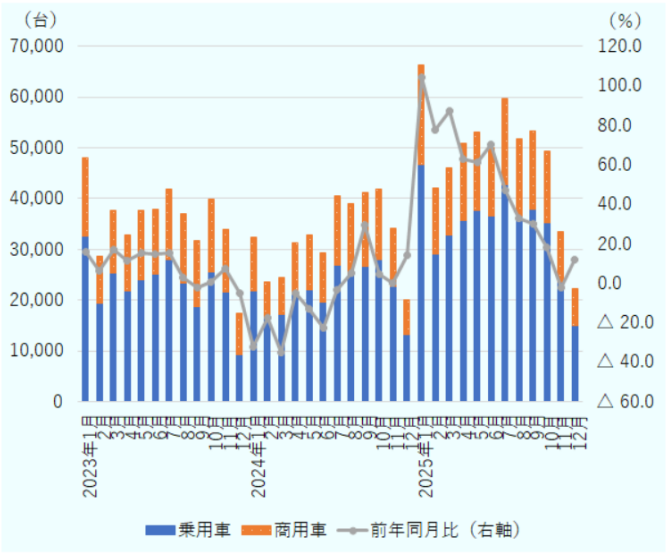
禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜自動車ローンやラインアップ充実で新車登録台数は急増＞

生産台数および輸出台数が減少する一方で、新車登録台数は大幅に増加した。アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）によると、2025 年のトラック・バスを除く新車販売（登録）台数（速報値）は、前年比 48.1%増の 57 万 8,364 台だった（図 3 参照）。2025 年は 10 月に国会議員中間選挙が実施され、政治や経済、為替の先行き不透明感が懸念された。それでも新車登録台数は 2018 年以来の高い水準まで急増した。ACARA によると、金融機関および完成車メーカーが消費者にとって有利な自動車ローンを提供し始めたことや、車種のラインアップが一段と充実したこと、年末にかけて大幅な値引きや販促キャンペーンが展開されたことなどが、販売台数増加の要因となった。

また、政府が 2025 年 1 月 31 日に公布した政令 50/2025 号により、自動車やオートバイ、レジャーボートなどに課税していた内国税（Impuestos Internos：奢侈〔しゃし〕税）の税率が、2027 年 6 月 30 日まで一時的に引き下げたことも、販売台数の増加を後押しした。

図3：新車販売（登録）台数の推移



出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

2023 年 12 月のハビエル・ミレイ政権発足後、輸入代金の支払い条件が段階的に緩和された。その結果、完成車の輸入も増加し、2025 年は新車登録台数に占める輸入車の割合が大幅に増加した。ACARA によると、2025 年の輸入車の割合は 2024 年の 45%から 15 ポイント増の 60%に拡大した。依然としてブラジルからの輸入車が最も多く、登録台数全体の 48%を占めた。また、中国からの輸入車は 4%（2 万 5,000 台以上）を占め、存在感を高めている。残りはメキシコが 3%、その他の国が 5%となっている。

登録台数をメーカー・ブランド別に見ると、トヨタが 9 万 7,081 台で前年比 14.5%増加した（表 2 参照）。車種別でも、トヨタ・ハイラックスが 3 万 768 台（前年比 6.1%増）、小型車「ヤリス」が 3 万 150 台（同 44.5%増）と、登録台数の 1 位と 2 位となった。また、

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

登録台数の上位 10 車の中では、SUV のトヨタ・カローラクロスも 1 万 8,151 台（同 17.7%増）を販売し、8 位となった（表 3 参照）。

表2：ブランド別登録台数（上位40ブランド中・トップテン、日本車、中国車）

（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

順位	ブランド	2024年	2025年		
		台数	台数	構成比	伸び率
1	**トヨタ**	**84,756**	**97,081**	**16.8**	**14.5**
2	フォルクスワーゲン	64,449	94,436	16.3	46.5
3	フィアット	47,320	74,752	12.9	58.0
4	ルノー	35,594	59,001	10.2	65.8
5	プジョー	37,102	49,911	8.6	34.5
6	フォード	35,611	49,492	8.6	39.0
7	シボレー	23,592	46,322	8.0	96.3
8	シトロエン	14,299	24,301	4.2	69.9
9	ジープ	12,925	21,989	3.8	70.1
10	**日産**	**12,817**	**15,275**	**2.6**	**19.2**
14	北京汽車（BAIC）	776	4,578	0.8	489.9
15	**ホンダ**	**2,368**	**3,543**	**0.6**	**49.6**
17	長城汽車（Haval）	280	2,628	0.5	838.6
20	奇瑞汽車（Chery）	558	944	0.2	69.2
22	東風小康汽車（DFSK）	339	801	0.1	136.3
23	福田汽車（FOTON）	416	792	0.1	90.4
24	江淮汽車（JAC）	124	784	0.1	532.3
25	比亜迪汽車（BYD）	―	670	0.1	―
27	**スバル**	**304**	**497**	**0.1**	**63.5**
28	捷途汽車（JETOUR）	70	426	0.1	508.6
29	**三菱**	**86**	**412**	**0.1**	**379.1**
31	KYC	221	318	0.1	43.9
34	**スズキ**	**59**	**264**	**0.0**	**347.5**
35	シャインレイ（SHINERAY）	213	246	0.0	15.5
37	城汽車（GREAT WALL）	77	117	0.0	51.9
38	東風汽車(DONGFENG)	―	69	0.0	―
39	江鈴汽車(JMC)	―	49	0.0	―
40	長安汽車（CHANGAN）	48	34	0.0	△29.2
その他		16,206	28,632	5.0	76.7
合計（バス・トラックを除く）		390,610	578,364	100.0	48.1

出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

表3：車種・モデル別登録台数（上位10車）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	ブランド	モデル	2024年	2025年		
			台数	台数	構成比	伸び率
1	トヨタ	ハイラックス	28,996	30,768	5.3	6.1
2	トヨタ	ヤリス	20,867	30,150	5.2	44.5
3	フィアット	クロノス	28,033	29,905	5.2	6.7
4	プジョー	208	29,687	29,092	5.0	△2.0
5	フォード	レンジャー	23,005	24,976	4.3	8.6
6	フォルクスワーゲン	アマロック	18,392	23,612	4.1	28.4
7	フォルクスワーゲン	ポロ	15,908	21,324	3.7	34.0
8	トヨタ	カローラクロス	15,421	18,151	3.1	17.7
9	シボレー	トラッカー	10,955	17,647	3.1	61.1
10	フォルクスワーゲン	タオス	13,192	16,523	2.9	25.3
その他			186,154	336,216	58.1	80.6
合計（バス・トラックを除く）			390,610	578,364	100.0	48.1

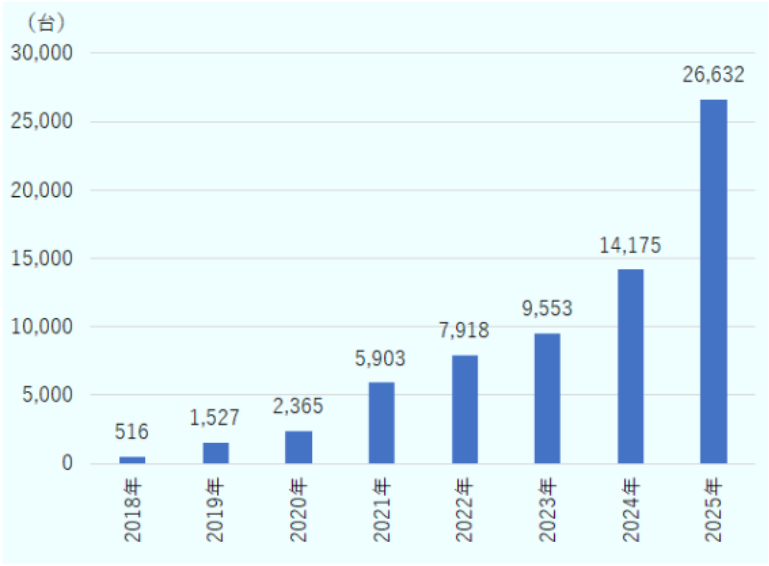
出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜環境配慮車市場はトヨタが圧倒的存在感保つ一方、中国車勢力が大幅に拡大＞

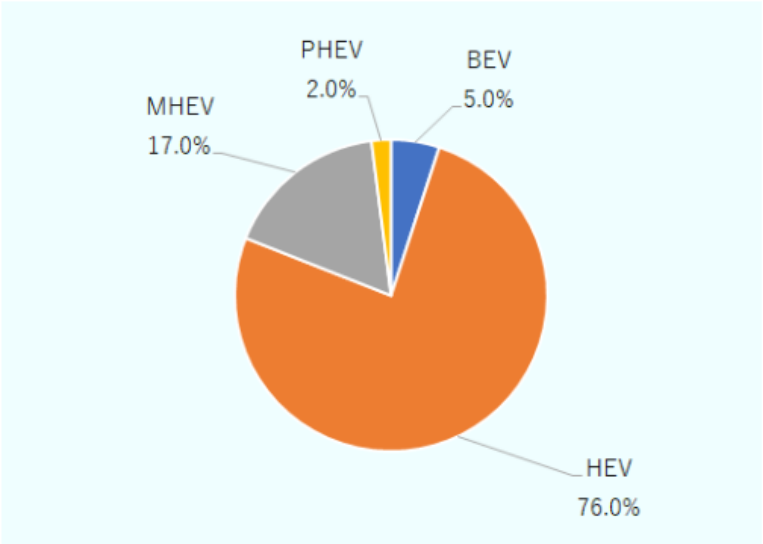
ACARA によると、2025 年のアルゼンチンにおける環境配慮車の新車登録台数は、前年比 87.9%増の 2 万 6,632 台となり、新車登録台数全体の 4.6%を占めた（図 4 参照）。技術別に見ると、76.0%をハイブリッド自動車（HEV）が占め、次いでマイルドハイブリッド自動車（MHEV）が 17.0%、電気自動車（BEV）が 5.0%、プラグインハイブリッド自動車（PHEV）が 2.0%となっている（図 5 参照）。2024 年に比べると、HEV の割合が 9.5 ポイント減少したのに対し、MHEV が 8 ポイント増、BEV が 1.4 ポイント増、PHEV が 0.9 ポイント増となった。

図4：環境配慮車の新車販売（登録）台数の推移



出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

図5：技術別新車登録シェア



出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

環境配慮車の新車登録台数をモデル別に見ると、トヨタ車は依然として圧倒的なシェアを有する。トヨタのカローラクロスとカローラのハイブリッドモデルの 2 車種だけで、全体の 48.0%を占めた（表 4 参照）。完成車には 35%の一般関税（MFN）が課税されるが、ブラジルで生産されているトヨタの環境配慮車は、二国間自動車協定により無税で輸入できることが最大の理由だ。しかし、アルゼンチン政府は 2025 年 1 月 31 日、政令 49/2025 号を公布した。一定の条件を満たした環境配慮車の MFN 税率を引き下げるとともに、今後 5 年間、年間 5 万台の無関税輸入枠を設定した。このため、2025 年には中国車の存在感が高まった。

表4：環境配慮車のブランド別登録台数（上位43モデル中・トップテン、日本車、中国車）

（単位：台、%）（ーは値なし）

順位	ブランド	モデル	技術	2024年	2025年		
				台数	台数	構成比	伸び率
1	トヨタ	カローラクロス	HEV	7,614	9,142	34.3	20.1
2	トヨタ	カローラ	HEV	3,465	3,651	13.7	5.4
3	北京汽車（BAIC）	BJ30	HEV	―	2,246	8.4	―
4	ルノー	ARKANA	MHEV	―	1,165	4.4	―
5	長城汽車（Haval）	H6	HEV	―	984	3.7	―
6	長城汽車（Haval）	JOLION	HEV	―	966	3.6	―
7	フォード	MAVERICK	HEV	530	689	2.6	30.0
8	トヨタ	RAV4	HEV/PHEV	6	552	2.1	9,100.0
9	メルセデスベンツ	GLC300	MHEV	337	430	1.6	27.6
10	フォード	TERRITORY	HEV	―	354	1.3	―
11	比亜迪汽車（BYD）	SONG PRO	PHEV	―	326	1.2	―
17	日産	X-TRAIL	HEV	155	205	0.8	32.3
19	奇瑞汽車（Chery）	TIGGO7	MHEV	―	200	0.8	―
21	比亜迪汽車（BYD）	DOLPHIN MINI	BEV	―	175	0.7	―
22	比亜迪汽車（BYD）	YUAN PRO	BEV	―	169	0.6	―
31	ホンダ	シビック	HEV	11	113	0.4	927.3
32	ホンダ	CRV	HEV	50	109	0.4	118.0
38	奇瑞汽車（Chery）	TIGGO4	HEV	―	80	0.3	―
43	レクサス	NX	HEV	18	71	0.3	294.4
その他				105	1,452	5.5	1,282.9
合計				14,173	26,632	100.0	87.9

出所：アルゼンチン自動車販売代理店協会（ACARA）

無関税輸入枠の対象となるのは、メルコスール共通関税番号（NCM）8703.40.00、8703.50.00、8703.60.00、8703.70.00、8703.80.00 に該当する完成車（CBU）、セミノックダウン（SKD）、コンプリートノックダウン（CKD）で、メルコスール域外原産のものとされている。対象となる技術は、従来の内燃機関に代わる動力技術を用いた自動車で、具体的にはハイブリッド車（HEV）、電気自動車（EV）、燃料電池車（水素自動車）であり、FOB 価格が 1 万 6,000 ドルを超えないことが条件とされている。ただし、上記の条件を満たしていても、バッテリー重量を含まない空車重量が 400 キロ以下、最大出力が 15 キロワット（kW）以下、航続距離は 80 キロ以下の人員輸送用 EV は、今回の措置の対象外となっている。

政令 49/2025 号の施行規則によると、5 万台の無関税輸入枠のうち 2 万 5,000 台は国内で完成車を生産する自動車メーカーに、残りの 2 万 5,000 台はそれ以外の法人・個人に割り当てる仕組みとされた。その後、アルゼンチン経済省は 2025 年 4 月 16 日、同年の環境

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

配慮車の無関税輸入枠の割り当て結果を発表した。国内で生産する完成車メーカー6社に1万1,563台、それ以外の法人に2万1,464台を割り当てた。残りの1万6,973台は後に割り当てるとした。割当枠を技術別に見ると、HEVが1万9,675台、PHEVが9,670台、BEVが3,682台となった。さらに、2025年12月3日には経済省決議513/2025号が公布され、2025年分の割り当て台数が更新された（表5-1参照）。併せて、2026年分の環境配慮車の無関税輸入枠の割り当て結果も発表された（表5-2参照）。総じて、中国メーカーまたは中国ブランドを取り扱う事業者への割り当てが目立っている。特に中国車は、価格競争力と電動化技術を武器に、中長期的に市場構造を変える可能性がある。

- 表5-1：2025年分環境配慮車の無関税輸入枠の割り当て状況（2026年5月時点）（530KB）
- 表5-2：2026年分環境配慮車の無関税輸入枠の割り当て状況（2026年5月時点）（454KB）

＜2026年の自動車生産、輸出、販売動向に関する見通し＞

ADEFAによると、複数の完成車メーカー工場は、新規プロジェクトに向けた生産ライン調整の真っただ中にある。このため、1～4月の生産台数も減少が続いている。一方で、輸出台数は徐々に拡大している。多くのメーカーは、2024年に発表した新規モデルや次世代モデルの生産に向けた投資計画に取り組んでいる。

他方、ミレイ政権が2024年7月に導入した大型投資奨励制度（RIGI）は、2億ドル以上の大型投資を伴うプロジェクトを対象に、税制、関税、外国為替に関する優遇措置を投資家に付与するもので、自動車産業も対象となっている。具体的には、「新しいモータリゼーション技術によるモビリティ」が同制度の対象となっており、環境配慮車に関連する投資が優遇の対象になる。しかし、2026年5月現在、同制度下における環境配慮車の国内生産計画は発表されていない。完成車メーカーにとってRIGIの最大の魅力は、輸出関税率をゼロとする優遇措置だが、既に類似の措置が存在するため、複雑なRIGI申請に関心は低いようだ。この措置は、2022年に施行された「自動車産業振興法（法律第27686号）」に含まれている。アルゼンチン国内で新たに製造される全ての新モデルに対し、2031年まで輸出税が免除される。したがって、2022年9月以前のモデルは輸出税の支払いの対象となるが、それ以降のモデルについては、2027年12月21日までに新規プロジェクトを申請した場合、輸出税は免除される。

自動車の販売動向について、ACARAは報告書で、購買力は完全な回復に至っていないものの、インフレ率の低下や為替変動の安定により、計画的な自動車購入が可能となる好ましい環境が整いつつあるとしている。金融機関やメーカーによる自動車ローンの提供や値引きなどのキャンペーンは、今後一層重要になるとしている。また、主要ブランドの販売台数が減少を続ける中、中国車のような新規ブランドが技術だけでなく価格競争力も高めているという。2026年5月時点で、輸入車は既に市場の約70%を占めており、環境配慮車も乗

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

用車・小型商用車市場の 14.2%までシェアを拡大している。税制面での優遇措置を導入している地方州などでは、20%以上を占める地域もあるという。2026年の登録台数見通しは、60万台規模に近づきつつある。

また、5月1日からEUメルコスール自由貿易協定（FTA）の暫定貿易協定（iTA）が発効し、乗用車および小型商用車に適用されていたMFN税率35%が引き下げられた。協定発効から8年間（2034年まで）は、輸入枠5万台に対し50%の減税が適用され、EU産完成車の輸入関税率（特恵税率）は17.5%となった（内燃機関車）。5万台の内訳は、ブラジルに3万2,000台、アルゼンチンに1万5,500台、ウルグアイに1,750台、パラグアイに750台が、それぞれ年間割当として配分される。ただし、2026年の枠は約3万5,000台とされ、アルゼンチンには約1万台が割り当てられる見通しだ。また、ハイブリッド車や電気自動車については、協定発効と同時に特恵税率が25%に引き下げられた。発効から5年間（2031年まで）はこれが維持され、6年目から段階的に引き下げられ、18年目にはゼロとなる仕組みだ。

販売代理店や各種報道の分析によると、これにより、EUから輸入される同枠内の乗用車価格が約15%引き下がる可能性があり、輸入車販売はさらに増加する見通しだ。

注：その後、2025年7月に発表された日産のグローバル経営再建計画に基づき、2026年3月末にCIVAC工場は閉鎖されたため、フロンティアの生産はメキシコのアグアスカリエンテス工場に移管されている。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ブラジル（生産・販売）：2025 年のブラジル自動車産業の動向

中国の電動車の現地生産化および輸入車の増加

2026 年 6 月 29 日　サンパウロ事務所（中山 貴弘）

2025 年のブラジル自動車産業は、高金利などの逆風下でも生産・販売ともに成長を維持した。なお、同年のマクロ経済は厳しい環境下にあった。政策金利は 15%と高止まりし、消費者向けクレジットの供給を阻害した。しかし、政府による政策的介入やメーカー各社の販売促進策が功を奏し、産業全体として生産・販売ともにプラス成長を維持した。とりわけ中国系メーカーによる電動車の現地生産化と輸入車の増加が、市場構造の変化を加速させた。輸出が大幅な増加に転じる一方で、アジア圏からの輸入も急増した。また、ブラジル国内への直接投資を通じた中国系メーカーの現地生産も本格稼働した。本稿では、ブラジル全国自動車製造業者協会（Anfavea）およびブラジル電気自動車協会（ABVE）が公表した年間統計データに基づき、2025 年のブラジル自動車市況について報告する。

＜生産および販売は前年比増加＞

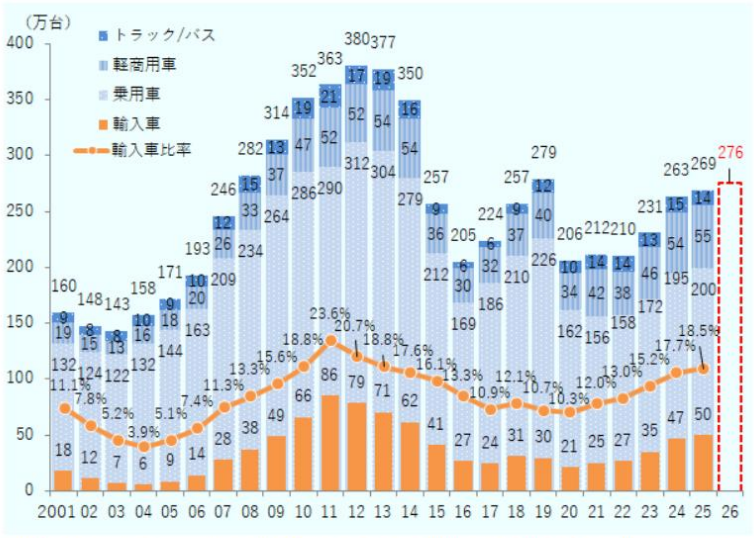
Anfavea のデータによると、2025 年の自動車（乗用車、軽商用車、バス、トラックの合計）の国内販売台数（新車登録ベース）は約 269 万台を記録し、前年比 2.1%の増加となった。特に 12 月に販売が急加速した。12 月単月の販売台数は 27 万 9,400 台に達し、前月比で 17.1%増、前年同月比で 8.5%増という大幅な伸びを記録した（図 1、図 2 参照）。

この年末の販売急増の背景には、高金利によって冷え込んだ小売市場を活性化させるため、各自動車メーカーがディーラー網と連携して実施した大規模な在庫処分が挙げられる。Anfavea の報告によれば、2025 年 11 月時点では輸入車の在庫日数が平均 153 日という極めて高いレベルに達していた。これは、輸入車の急増や一時的な需要の停滞によるものとみられる。一方、トラックおよびバスの大型車セグメントは通年で停滞した。2025 年の大型車生産台数は 15 万 2,000 台にとどまった。これは、高金利による資金調達コストの上昇が影響したためと考えられる。

2025 年の自動車生産台数は前年比 3.7%増の 264 万 4,054 台に達した。主に乗用車および小型商用車の増産（前年比 5%増）に牽引された（図 3 参照）。Anfavea の公式予測によれば､2026 年の自動車生産台数は前年比 3.7%増の 274 万 1,000 台へと拡大する見込みだ。主に乗用車・小型商用車（同 3.8%増）によって牽引される。なお、大型車も、ブラジル国立経済社会開発銀行（BNDES）の融資効果により、1.4%増（15 万 4,000 台）が見込まれている。

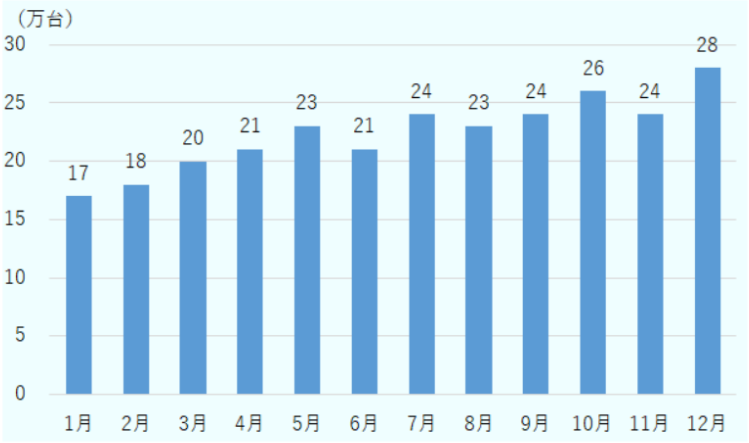
禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図1：ブラジルの自動車年次国内販売台数（新車登録ベース）推移



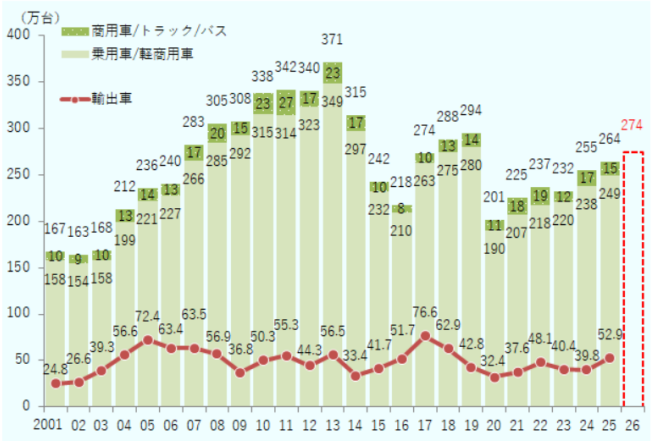
注：小型商用車は、総重量3.5トン以下の小中型車で、人と荷物を同時に運ぶことができるもの。ピックアップやバン、救急車などの特殊車両が該当する。一方で、スポーツ用多目的車などは乗用車に分類される。
出所：Anfaveaのデータを基にジェトロ作成

図2：ブラジル自動車の2025年月次国内販売台数（新車登録ベース）推移



出所：Renavamのデータを基にジェトロ作成

図3：ブラジルの自動車生産・輸出台数の推移



注：小型商用車は、総重量3.5トン以下の小中型車で、人と荷物を同時に運ぶことができるもの。ピックアップやバン、救急車などの特殊車両が該当する。一方で、スポーツ用多目的車などは乗用車に分類される。
出所：Anfaveaのデータを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜輸出入の増加とアジア諸国からの輸入過半に＞

2025年は輸出と輸入の双方で大幅な増加を記録した。国産自動車の輸出は32.7%増加し、合計52万8,827台となった。2026年は、最大の輸出先であるアルゼンチンでの販売が引き続き好調とみられ、前年比1.3%増の53万6,000台が見込まれている。

輸入は、前年比6.7%増の49万8,000台だった。とりわけ中国からの輸入が全体の37.6%を占め、輸入の伸びを牽引した。中国車の輸入急増により、中国を中心とするアジア諸国からの輸入割合が全体の 50.2%を占めた。これまで最大の輸入相手国・地域だったメルコスールおよびメキシコからの輸入は、初めて首位の座を失った。

こうした中国車の輸入急増に対し、ブラジル政府とAnfaveaは、政策的な防衛策に打って出た。SKDおよびCKD部品に対する輸入関税の優遇措置を前倒しして終了させることを決定した（2025年8月5日付ビジネス短信参照）。その結果、同年7月以降、電動車やSKD用部品に対する関税減免措置は終了する。8月以降は、関税率が普通自動車と同じ35%へ引き上げられる（2023年12月5日付ビジネス短信参照）。これらの措置の影響について、Anfaveaのイゴール・カルベ会長は「2026年を通じて輸入電動車モデルの流入ペースは鈍化すると予想している」と述べた。

＜エレクトロモビリティ市場の成長＞

パワートレイン別の新車登録台数を見ると、フレックス燃料車が189万7,539台（シェア70.6%）で大宗を占め、次いでディーゼル車39万418台（同14.5%）、ガソリン車11万4,263台（同4.2%）と続く（注1）。これら内燃機関車両は、国内販売の約93%を占める。一方、電動車（バッテリー式電気自動車：BEV、プラグインハイブリッド車：PHEV、ハイブリッド車：HEVの合計）は28万6,691台（同10.6%）と、2024年の6.8%からシェアを拡大している（表参照）。

表：ブラジルのパワートレイン別2025年新車登録台数（乗用車、商用車）　（単位：台）

燃料の種類	ガソリン	BEV	HEV	PHEV	フレックス燃料	ガス	ディーゼル	合計
台数	114,263	81,636	109,819	95,236	1,897,593	669	390,418	2,689,634
シェア	4.2%	3.0%	4.1%	3.5%	70.6%	0.0%	14.5%	100.0%

出所：Anfaveaのデータを基にジェトロ作成

ブラジル電気自動車協会（ABVE）の統計によると、電動車の販売台数は近年急増している。2025年の販売台数は22万3,896台で過去最多を更新し、前年比約39%増加した（図4参照）。そのうち、BEVとPHEVの増加幅が特に大きく、BEVは前年比30%増、PHEVは56%増加した。

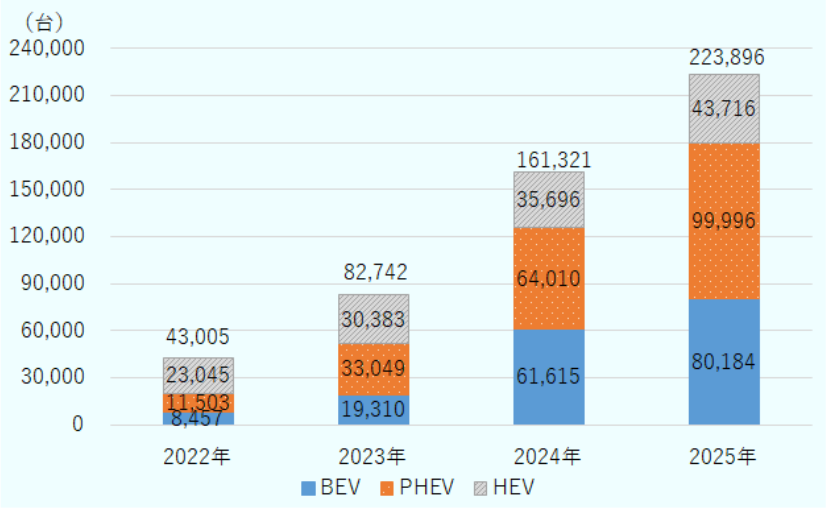
市場を牽引しているのは、全体の45.3%を占めるPHEVだ。国土が広大なブラジルにおいて、ハイブリッド戦略は合理的な選択肢として評価されている。また、BEVも台頭した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

新車販売台数は 8 万 178 台、シェア 35.8%を確保した。比亜迪（BYD）の「ドルフィン・ミニ」や長城汽車（GWM）の「オラ 03」など、比較的低価格帯のモデルが BEV の大衆化を促進した。

電動化普及の波は、ブラジル全土へ波及している。地域別の販売台数を見ると、最も販売台数の割合が高いのは、サンパウロ州やリオデジャネイロ州を含む南東部（46.4%）だ。なお、北東部（16.3%）でも販売台数が増加した。これは、BYD が 2025 年 10 月、北東部に位置するバイーア州で工場を稼働したことが影響している。

図4：種類別の電動車販売台数の推移



注：ABVEの統計では、2025年以降、マイルドハイブリッド車（MHEV）を電動車から除外したため、2024年以前もMHEVを除いた数値を使用している。
出所：ABVEのデータを基にジェトロ作成

＜充電インフラ拡充と中国系企業の国内生産シフト＞

電動車の普及を後押ししているのが、国内充電インフラの拡充だ。ABVE の調査によると、2026 年 2 月末時点でブラジル全土の公共充電ステーションは約 2 万 1,000 基に達した。国内のガソリンスタンド数が約 4 万 5,000 カ所であるため、設置数はおおむねその半分程度まで拡大している。BEV と PHEV の国内総数は 41 万 1,869 台であり、これは BEV および PHEV 約 19.6 台につき 1 基の充電器が設置されている計算となる。

特に急速・超急速充電器の設置が急増しており、2025 年 2 月末に 2,430 基だったのが、2026 年 2 月末時点で 6,479 基まで増加している。

もう一つの特徴として、中国系メーカーを中心とする新興勢力が、輸入から国内製造へと軸足を移し始めたことが挙げられる。

BYD は、2025 年 10 月にバイーア州カマサリで最先端の電動車製造を開始した（2025 年 10 月 30 日付ビジネス短信参照）。2026 年 1 月中旬には累計生産台数が 2 万台を突破した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

長城汽車（GWM）は、サンパウロ州イラセマポリスで国内生産の基盤を固めた。2025 年 8 月には、ルイス・イナシオ・ルーラ・ダ・シルバ大統領が列席する中、開所式が執り行われた（2025 年 8 月 21 日付ビジネス短信参照）。長安汽車も 2025 年 11 月、ブラジル自動車メーカーのカオアと国内生産計画を発表した（2025 年 12 月 3 日付ビジネス短信参照）。

ほかにも、広州汽車（GAC）が 2026 年までに工場建設を予定しており、ブラジルで三菱自動車の車両組み立て委託を行う HPE アウトモトレースとの連携合意が報じられている。

奇瑞汽車（Chery）が展開するブランドである「OMODA（オモダ）」「JAECOO（ジャクー）」や、零跑汽車（リープモーター）もブラジルでの生産検討をしていると報じられている（2025 年 12 月 4 日付地域・分析レポート参照）。これらの現地生産化のインパクトは大きい。

Anfavea の発表によると、2026 年 1 月に販売された電動車のうち、35%が国内で生産されたモデルであった。

＜政府の産業介入と 2026 年の展望＞

高金利政策によるクレジット市場の収縮に対し、政府は巨額の政策介入を実施した。2025 年 7 月 11 日から一般消費者向けに「持続可能な自動車（Carro Sustentável）」プログラムを導入した。同プログラムでは、環境負荷の低減と雇用維持を目的に、エネルギー効率が高く（燃費が良い）、安全装備が充実しており、かつ販売価格が 15 万レアル（約 465 万円、1 レアル＝約 31 円）以下の車両を対象に、工業製品税（IPI）を 0%にする、あるいは大幅に減免するという税制優遇を行った。プログラム施行直後の 2025 年 7 月のデータでは、小売市場における販売台数が前年同月比で 16.7%増と急増した。2026 年初頭の Anfavea の報告によれば、このプログラムの対象となった車両の累計登録台数は 28 万 2,000 台に達し、プログラム施行前と比較して 22.8%の販売増効果をもたらしたと定量的に評価されている。

2026 年のブラジル自動車産業は、新たな成長期への移行を迎える。Anfavea の予測によれば、2026 年の自動車生産台数は前年比 3.7%増の 274 万 1,000 台へと拡大する見込みだ。電動車の市場シェアが 2 割に迫る可能性も高い。

開発商工サービス省（MDIC）と国立経済社会開発銀行（BNDES）は、2026 年 5 月、Uber など配車アプリのドライバーや個人のタクシードライバーを対象とした、新車購入のための超大型融資プログラム「Move Brasil」を策定した。このプログラムは、最大 300 億レアル（1 レアル＝31 円、約 9,300 億円）の資金枠が設定されており、Mover プログラム（注 2）で認可された自動車メーカーが製造する 15 万レアル以下の持続可能な車両（ハイブリッドや高効率 ICE 車）を対象に、市場金利よりも大幅に優遇された低金利で融資を提供するものだ。こうした巨額の需要喚起策が、マクロ経済の高金利という逆風を相殺し続ける限り、Anfavea の予測は十分に実現性の高いものとなるだろう。一方で、中国系メーカー

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

の現地生産拡大は、中長期的には輸入依存から国内生産中心の競争構造へと転換させる可能性があり、市場の競争環境は一段と激化するとみられる。

注 1：正式名称は Flexible Fuel Vehicles（FFV）。日本語ではフレックス車あるいはフレックス燃料車と呼ばれる。ガソリンとバイオエタノールを混合し燃焼して走行する。
注 2：MOVER は、脱炭素化と技術革新、研究開発、部品の現地生産を促進する目的で、2023 年 12 月に導入された税制優遇や投資促進プログラム（2025 年 7 月 30 日付ビジネス短信参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜欧州・ロシア・CIS＞

EU（生産・販売）：米中向け輸出が大幅減、危機感深まる

EU 自動車産業（1）

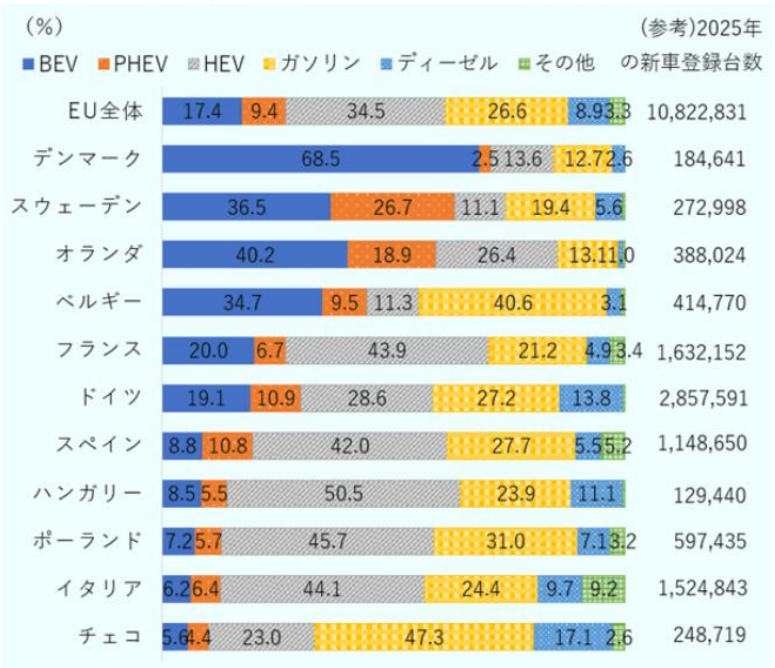
2026 年 7 月 8 日　ブリュッセル事務所（滝澤 祥子）

EU の 2025 年の乗用車の新車登録台数および生産台数は、前年比微増にとどまり、重要市場の米国や中国向け輸出が大幅に減少するなど、競争力低下がさらに鮮明になった。苦境が深まる EU 自動車産業について、第 1 回（本稿）は欧州自動車工業会（ACEA）の 2025 年経済市場報告書（799KB）（2026 年 4 月発表）を基に市場動向を整理し、第 2 回は EU の自動車分野の競争力強化政策を概括する。

＜ハイブリッド車が燃料別で初めて最多、EV 需要も回復＞

EU の 2025 年の新車登録台数は、前年比 1.8%増の 1,082 万 2,831 台だった（国、燃料、メーカー別登録台数については 2026 年 1 月 29 日付ビジネス短信参照）。特筆すべきは、EU 市場で初めて、ハイブリッド車（HEV）が燃料別で最多となったことだ。電気自動車（EV）では、近年低調だったプラグインハイブリッド車（PHEV）が急回復（前年比 33.4%増）し、初めてディーゼル車を上回った。バッテリー式電気自動車（BEV）は 29.9%増となり、BEV と PHEV の合計で新車登録全体の 26.8%を占めた。一方、北欧諸国では EV（BEV および PHEV）の割合が 60%超と高いが、EU の新車登録台数の 4 割を占めるドイツ、フランスの EV 率は 30%前後にとどまる。また、イタリア、スペインやポーランドでは EV 率は依然として低水準にあり、普及の遅れがみられる（図参照）。

図：2025年の新車登録台数におけるEUおよび主な加盟国の燃料別シェア



注：「その他」とは、燃料電池車（FCEV）、天然ガス車（NGV）、液化石油ガス（LPG）車、E85またはエタノール燃料車、その他の代替燃料車を指す。
出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

生産台数（暫定値）は前年比 0.3%増の 1,147 万 235 台だった（表 1 参照）。ACEA は、EU 域外市場での EU 製車への需要低迷や、コスト圧力が継続的にかかったことにより、主要国で生産が伸び悩んでいると分析した。

表1：2025年のEUおよび域内上位10カ国の生産台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	国名	2024年	2025年（注）	伸び率
1	ドイツ	3,941,457	4,032,756	2.3
2	スペイン	1,872,580	1,766,325	△ 5.7
3	チェコ	1,448,908	1,440,985	△ 0.5
4	スロバキア	993,088	1,073,050	8.1
5	フランス	854,254	986,275	15.5
6	ルーマニア	475,808	452,255	△ 5.0
7	ハンガリー	436,273	411,943	△ 5.6
8	スウェーデン	284,301	247,972	△ 12.8
9	ポルトガル	236,023	240,400	1.9
10	イタリア	308,822	237,975	△ 22.9
EU合計		11,440,621	11,470,235	0.3

注：2025年は暫定値。

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

＜輸出は米国の関税措置や中国市場の競争激化の影響色濃く＞

EU の 2025 年の乗用車輸出台数は 448 万 6,102 台（前年比 4.3%減）、輸入台数は 358 万 1,522 台（3.4%増）だった（表 2 参照）。金額ベースでは、輸出額 1,479 億 100 万ユーロ（前年比 6.2%減）に対し、輸入額は 718 億 7,200 万ユーロ（3.2%減）で、貿易収支は 2021 年以降最小の 760 億 2,800 万ユーロ（8.9%減）の黒字だった。特に、米国と中国向け輸出の大幅減が影響した。

表2：EUの2025年の乗用車の輸出入額および台数（△はマイナス値、ーは値なし）

輸出額（単位：100万ユーロ、%）

順位	相手国	2024年	2025年	伸び率	構成比
1	英国	34,106	35,822	5.0	24.2
2	米国	39,272	30,887	△ 21.4	20.9
3	トルコ	12,232	15,640	27.9	10.6
4	中国	14,627	8,342	△ 43.0	5.6
5	スイス	6,942	7,107	2.4	4.8
世界全体		157,731	147,901	△ 6.2	ー

輸出台数（単位：台、%）

順位	相手国	2024年	2025年	伸び率	構成比
1	英国	1,275,778	1,290,748	1.2	28.8
2	トルコ	598,220	717,204	19.9	16.0
3	米国	771,838	667,694	△ 13.5	14.9
4	スイス	180,004	180,312	0.2	4.0
5	日本	144,682	163,277	12.9	3.6
世界全体		4,687,261	4,486,102	△ 4.3	ー

輸入額（単位：100万ユーロ、%）

順位	相手国	2024年	2025年	伸び率	構成比
1	中国	13,195	13,724	4.0	19.1
2	日本	11,968	10,605	△ 11.4	14.8
3	トルコ	9,112	9,919	8.9	13.8
4	英国	10,473	9,297	△ 11.2	12.9
5	韓国	7,895	8,696	10.1	12.1
世界全体		74,231	71,872	△ 3.2	ー

輸入台数（単位：台、%）

順位	相手国	2024年	2025年	伸び率	構成比
1	中国	769,935	1,006,188	30.7	28.1
2	トルコ	547,752	566,823	3.5	15.8
3	日本	508,163	432,144	△ 15.0	12.1
4	モロッコ	447,888	377,889	△ 15.6	10.6
5	韓国	358,235	375,643	4.9	10.5
世界全体		3,463,699	3,581,522	3.4	ー

出所：ACEA資料を基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

対米輸出は、同国の関税措置の影響を受け、輸出台数は前年比 13.5%減の 66 万 7,694 台、輸出額は 21.4%減の 308 億 8,700 万ユーロだった。

EU と米国は 2025 年 8 月、EU 製自動車・同部品の関税率は 15%とすることなどで合意した。しかし、EU が誓約した米国製工業製品に対する関税撤廃などに係る法案の成立が遅れ（2026 年 4 月 3 日付ビジネス短信参照）、米国のドナルド・トランプ大統領は 7 月 4 日を期限に関税引き上げを示唆した。EU 理事会（閣僚理事会）と欧州議会は 2026 年 5 月 20 日に政治合意し、7 月 1 日に施行した（2026 年 7 月 2 日付ビジネス短信参照）。

中国については、同国の国内メーカーとの競争激化などにより、輸出台数は前年比 42.8%減の 15 万 9,743 台、輸出額も前年比 43.0%減の 83 億 4,200 万ユーロと大幅に減少した。

一方、中国からの輸入台数は前年比 30.7%増の 100 万 6,188 台に達し、輸入額は 4.0%増の 137 億 2,400 万ユーロだった。

＜初の価格約束受け入れも、中国はますます無視できない存在に＞

2025 年に EU で販売された乗用車の生産国を見ると、中国製車の割合は 7%で、現時点ではドイツなどの EU 製が圧倒的に多い（シェア 73%）。EU および日本、韓国製車のシェアは 2021 年以降、大きな変化はみられないが、中国製車は同年の 1%から急速にシェアを拡大している。

EU は中国製 BEV に対し相殺関税措置を 2024 年 10 月 31 日から実施（2026 年 1 月 27 日付地域・分析レポート参照）する一方で、中国と BEV の最低輸入価格を申し出る「価格約束」に関する交渉を継続してきた。2025 年 10 月、大衆安徽〔ドイツのフォルクスワーゲン（VW）の中国法人と安徽江淮汽車集団（JAC）の合弁会社〕は、EU に輸出するクプラ・タバスカンの車種について価格約束を申請した。欧州委は 2026 年 1 月に輸出事業者に対する指針を発表した後、同年 2 月に同社の申請を承認し、初の価格約束受け入れとなった（2026 年 2 月 18 日付ビジネス短信参照）。

なお、ブリュッセルの EU 政策研究シンクタンクのブリューゲルは、価格約束には次のような課題があると指摘する。

(1)最低輸入価格は、EV 価格が現在より高水準であった 3 年前の輸入価格を基に設定されるため、人為的に高く設定され、結果として、EU 市場における販売価格の上昇や中国企業の利益拡大に資する可能性がある。

(2)EV 関連技術は急速に発展し、製品仕様は短期間で更新される。欧州委がモデルごとの価格調整を適時かつ適正に監督する専門知識があるかは不明だ。検証手続きの長期化により、

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

貿易や消費者の選択の幅に影響が及ぶ可能性がある。

一方、欧州委は BEV 以外の製品販売による利益補塡（ほてん）を防ぐため、シンプルな製品ラインアップ、より明確な情報開示や BEV 関連の EU 域内における継続的な投資の誓約などを、最低輸入価格合意の条件としている。そのため、米国調査会社ロジウム・グループ（ロジウム）は、BEV や PHEV など複数モデルを輸出する中国企業にとって、最低輸入価格を申請するハードルは高く、限定的となる可能性が高いとの見方を示している。

ロジウムはまた、中国から EU への BEV 輸出台数はおおむね同措置発動前の水準に回復しつつあり、措置の対象外の HEV など内燃機関搭載車、PHEV の輸出が急速に増加していることを指摘する。欧州委が PHEV の輸入急増に対し、新たな通商防衛措置を取る可能性を予測している。



フランス・リール市のショッピングセンターでのBYDの小型EV「ドルフィン・サーフ」のプロモーションの様子。
「価格は1万9,990ユーロから」とある（ジェトロ撮影）

＜デジタル化・コネクテッド化が進む中国、EU は循環性向上で巻き返せるか＞

欧州委の研究機関・共同研究センター（JRC）は、EU 市場における中国車に関する報告書（2026 年 3 月発表）で、中国企業の強みの 1 つとしてイノベーション力を挙げている。中国企業の研究開発投資は年率 15～18%で拡大しており、自動車関連で研究開発の伸びが大きい主要企業 30 社のうち、22 社を中国企業が占め、米国企業は 6 社、欧州企業は 2 社（ステランティスと部品メーカーのフォルビア）にとどまる。欧州は内燃機関の効率化やハイブリッド技術で優位性を有するが、中国では著しく発展する情報通信関連産業が、政府方針に沿って新エネルギー車（NEV）やインテリジェント・コネクテッド・ビークル（ICV）の開発・生産に力を入れてきた中国メーカーを後押ししてきた点も指摘する。

また、中国の自動車大手 5 社のコーポレートベンチャーキャピタル（CVC）による関連投資は、国内での投資活動が 9 割を占め、米国のエコシステムへの投資活動が多い EU や

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

日本とは対照的な動きを示している。EU 製車は中国車よりエネルギー効率や安全性の面で優位に立つが、EU 企業は研究成果を革新的な製品やシステムに結び付ける能力に課題があると指摘されている。一方、中国企業は早期から車両のデジタル化、コネクテッド化を進めており、例えば先進運転支援システム（ADAS）について、EU は導入段階だが、中国では既に普及が進んでおり、中国企業はデジタル技術分野での優位性を背景に、EU 市場をさらに席巻する可能性があるとした。

報告書は EU 自動車産業の復活のカギの 1 つに循環性の強化を挙げた。EU では 2026 年内に、新車におけるプラスチックなど再生材の一定割合の利用を義務化する自動車設計・廃車（End-of-Life Vehicles：ELV）規則が施行予定（2025 年 12 月 26 日付ビジネス短信参照）など、規制が強化される。そのため、大規模な投資が必要になるが、循環性向上は EU 自動車産業の強靭（きょうじん）化や競争優位性の回復に資すると分析した。一方、中国はバッテリーのリサイクルでも既に主導的な地位を築き、EU 域内でも関連投資を行っており、EU は迅速に行動する必要があると警鐘を鳴らしている。

こうした中、ステランティスは 2026 年 5 月、中国 EV メーカーの零跑汽車（リープモーター）との提携を拡大し、同社の車両生産や部品調達網の活用に加え、将来的な工場譲渡の意向も示した。さらに、東風汽車とも欧州での合弁会社を設立し、EU が進める「域内産（Made in EU）」の要件への適合を視野に入れ、車両生産も検討している（2026 年 5 月 22 日付ビジネス短信参照）。現地報道によると、他のメーカーでも中国メーカーと協業を模索する動きがある。

2026 年も中国企業の EU での販売と生産の両面で攻勢は続いており、EU の最大輸出先市場の英国（2026 年 4 月 20 日付ビジネス短信参照）や新興国などでも、中国メーカーとの競争が激しくなってくるだろう。報告書では、中国メーカーの成功には、15 年以上にわたって明確な産業政策の方向性が示され、大規模な財政支援と規制の予見可能性があったとし、EU も長期的な政策戦略が必要と指摘している。欧州委はさまざまな支援策を示しているが、スピード感を持って難局を乗り越えることが求められている。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

EU（生産・販売）：中国 EV 台頭で域内産優遇に向け新提案

EU 自動車産業（2）

2026 年 7 月 8 日　ブリュッセル事務所（滝澤 祥子）

EU 製造業は、高止まりするエネルギー価格や規制順守負担が重荷となり、生産能力や国際競争力が低下、米国や中国との技術格差も拡大する一方だ。欧州委員会は 2025 年 2 月に発表した「クリーン産業ディール」（2025 年 12 月 8 日付地域・分析レポート参照）を皮切りに、域内産業基盤の強化を急いでいる。

自動車産業については、産業界と戦略的対話を重ね、「自動車部門に関する産業行動計画」（2025 年 3 月）と自動車産業支援パッケージ（同年 12 月）を発表した。2035 年以降の乗用車・小型商用車（バン）の内燃機関搭載車の新車販売の継続容認や、安価な輸入車に対抗するための EU 域内産車の優遇策などを打ち出した。

後編となる本稿では、行動計画と支援パッケージに加え、2026 年 3 月に発表された産業加速法案（IAA、2026 年 3 月 13 日付ビジネス短信参照）における乗用車関連の施策や産業界の反応を概括する。

＜全新車のゼロエミッション化方針を転換も、厳しい条件を課す＞

行動計画では、イノベーション・デジタル化やクリーンモビリティ、公正な競争条件など 5 分野について政策の方向性が示された（2025 年 3 月 13 日付ビジネス短信参照）（表 1 参照）。このうち、新車の乗用車・小型商用車（バン）の二酸化炭素（CO2）排出基準に係る規則の改正など、一部を具体化したのが支援パッケージだ（2025 年 12 月 25 日付ビジネス短信参照）（表 2 参照）。

- 表 1：「自動車部門に関する産業行動計画」（2025 年 3 月発表）の主な提案と関連動向（519KB）

表2：自動車産業支援パッケージ（2025年12月発表）の主な内容

法案など	内容
（1）新車の乗用車・バンのCO2排出基準に係る規則および自動車表示指令の改正案	2035年以降のCO2排出基準緩和、域内産小型電気自動車（EV）に優遇的な排出クレジットを付与することなどを提案
（2）自動車関連の規制簡素化（オムニバス）法案	全長4.2メートル以下の新たな小型車の規格導入などを提案
（3）社用車のグリーン化に係る規則案	加盟国別に大企業が調達する社用車におけるゼロ排出・低排出車（ZLEV）のシェア目標を設定
（4）政策文書「バッテリー産業支援戦略」	域内生産拡大や原材料の供給網強化、域内製品の需要喚起に向けた政策方針を示す
（5）大型車のCO2排出基準に係る一部改正案	2030年以前は、基準値を下回った場合に排出クレジットを得られるようにする。2026年3月30日、EU理事会（閣僚理事会）が承認し、EU官報掲載から20日後に適用開始

出所：欧州委員会、EU理事会の発表を基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

支援パッケージで最も注目を集めたのが、新車の乗用車・小型商用車（バン）の CO2 排出基準に係る規則の改正案だ。同規則は 2023 年の改正で、2035 年以降の全ての新車のゼロエミッション車（ZEV）化を目標に掲げ、クリーンモビリティへの移行を促す原動力とされた。しかし、電気自動車（EV）需要が想定より伸び悩み、基準未達に伴う巨額の罰金や脱炭素化関連投資への影響を懸念する産業界の声を受け、欧州委は 2025 年 4 月に、2025～2029 年の排出基準を維持しつつ、2025～2027 年に限り単年ではなく 3 年間の平均値で順守状況を評価する一部改正案を提案した（2025 年 4 月 7 日付ビジネス短信参照）。同改正案は、2025 年 7 月 9 日に施行された。その後、同年 12 月の支援パッケージで、2030 年以降の基準値の修正などを提案した（表 3 参照）。

表3：新車の乗用車・バンのCO2排出基準に係る規則の改正案の主な内容

項目	現行排出基準		2025年12月の改正案内容		
			排出基準		その他
	乗用車	バン	乗用車	バン	
2030～2034年	55%削減（49.5g/km）	50%削減（90.6g/km）	現行基準を維持	40%削減	2030～2032年は3年間の平均値で達成状況を評価する
2035年以降	100%削減（0g/km）	100%削減（0g/km）	90%削減	90%削減	残る10%については、EU域内産の低炭素鉄鋼、合成燃料やバイオ燃料の使用で相殺

注：削減率は対2021年比。

出所：欧州委員会発表を基にジェトロ作成

改正案が成立すれば、2035 年以降もプラグインハイブリッド車（PHEV）、レンジエクステンダー（注 1）やマイルドハイブリッド（注 2）などの販売が可能となる。産業界の要望を受けた「脱炭素化に向け技術中立に即した方針への転換」にみえるが、残る排出量 10%については、(1)車両生産に EU 域内産の低炭素鉄鋼を使用（全体の 7%まで）、または（2）合成燃料（e-fuel）やバイオ燃料を使用（同 3%まで）することで走行時の排出量を削減し、これを相殺するとの条件を付された。このため、産業界はコスト上昇や手続きの複雑さを懸念している（2025 年 12 月 25 日付ビジネス短信参照）。

欧州自動車工業会（ACEA）は 2026 年 5 月 12 日、改正案に関する提言を発表した（欧州自動車工業会ウェブサイト参照）。乗用車については、(1)2030 年目標は、2028～2032 年の 5 年間の平均値で達成状況を評価すること、(2)2035 年目標は無条件で 90%削減とし、残る 10%について実行可能な相殺手段を策定すること、(3)低炭素アルミニウムの使用も相殺手段に加えることを提言した。また、低炭素鉄鋼などの使用による相殺手段を直ちに導入することに加え、市場・経済動向や地政学的情勢に即した規制適用とするため、2029 年末までの規則見直しの条文化も求めた。

また、欧州委は全長 4.2 メートル以下の小型 EV の新規格を導入し、域内産 EV については 2034 年まで、1 台につき 1.3 台分の排出クレジット「スーパークレジット」の付与を提案した。小型車はメーカーにとって採算性が低いセグメントだが、環境団体の Transport & Environment（T&E）は、EU 第 3、第 4 の市場であるスペインとイタリアでは小型車

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

が販売台数の半数以上を占めることから、小型 EV への潜在需要は大きいとする。一方で、消費者が EV を購入する際に最大の課題となる価格については、同サイズの内燃機関搭載車並みの 2 万ユーロ程度を目標とし、販売台数の拡大により採算性も高まるとして、新規格導入に対する期待を示した。

＜社用車のグリーン化規則案、欧州委のゼロエミッション車推進への意欲は衰えず＞

CO2 排出基準の緩和に踏み切る一方で、欧州委のクリーンモビリティへの移行意欲は後退していないことを示すのが、社用車のグリーン化に係る規則案だ。

社用車とは、リースやレンタカー、タクシー事業者などが保有する車両や、企業が役員送迎に使用する車両、または従業員に給与の一環として支給する車両などを指す。乗用車では新車販売の約 6 割、バンでは 9 割を占める。

規則案では、加盟国ごとに大企業（注 3）の新車登録におけるゼロ排出・低排出車（ZLEV）のシェアと、そのうちのゼロエミッション車（ZEV）のシェア目標を設定し、達成を義務付けた。EU 全体では、2030 年に乗用車は ZLEV を 69%以上（うち ZEV は 45%以上）、バンは ZLEV を 40%以上（うち ZEV は 36%以上）とする目標を掲げている。各加盟国の乗用車に係る目標は表 4 のとおり。

表4：社用車のグリーン化規則案における乗用車の国別目標案

加盟国	2030～2034年		2035年以降	
	ZLEV全体	うちZEV	ZLEV全体	うちZEV
オーストリア、ベルギー、デンマーク、アイルランド、ルクセンブルク、オランダ、スウェーデン	90%	58%	95%	95%
フィンランド、ドイツ	83%	54%	95%	95%
フランス、イタリア、マルタ	69%	45%	95%	80%
キプロス、チェコ、エストニア、スロベニア、スペイン	55%	36%	76%	64%
ブルガリア、クロアチア、ギリシャ、ハンガリー、ラトビア、リトアニア、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スロバキア	48%	31%	67%	56%

出所：欧州委員会の発表を基にジェトロ作成

拘束力のある目標設定の背景には、社用車が個人所有車と比べてより早期に中古車市場に流れるため、より安価な EV の普及につながるとの考えがある。

欧州委の共同研究センター（JRC）の EU 中古車市場に関する報告書（2025 年 3 月発表）では、EU4 大市場（ドイツ、フランス、イタリア、スペイン）を分析している。これらの 4 カ国では、乗用車の年間販売台数に占める新車の割合は約 3 割にとどまり、中古車市場の規模が大きい。特にドイツとフランスでその傾向が強い。電動車（注 4）の在庫は、販売台数が増加し始めた 2019 年以降、増加傾向にあり、2023 年時点ではドイツが最多（約 450 万台）で、続いてフランス（約 310 万台）、イタリア（約 240 万台）、スペイン（約 160 万台）だった。バッテリー式電気自動車（BEV）の在庫は、データがないスペインを除く 3

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

カ国でいずれも拡大しているが、ドイツとフランスでは BEV が電動車在庫全体の約 30%を占めるのに対し、イタリアでは BEV は 10%にとどまり、HEV が 90%を占めるといった違いがみられる。報告書では、新車の個人所有車の割合がドイツの 33%に対しイタリアは 71%（2023 年時点）であることにも言及しており、国ごとの EV 普及速度や所有形態の違いが影響していることがうかがえる。

さらに、環境・運輸分野の NPO 国際クリーン交通委員会（ICCT）（444KB）は、ドイツについて分析している。ドイツの新車乗用車の約 3 分の 2 が企業による登録だが、社用車に占める BEV の割合は約 18%と、個人所有車の 20%を下回っている。ICCT は、社用車のグリーン化によって中古 ZLEV が増加し、より多くの消費者の入手機会の拡大につながると期待している。

ICCT は、ドイツにおける 2024～2025 年の BEV の増加率（43%増）を踏まえ、2030 年に社用車登録に占める BEV 比率 54%の目標を達成するには、2026～2030 年に年平均約 24%の成長、また BEV・PHEV 合計で 83%目標には、年平均約 21.5%の成長が必要になるとしている。ドイツ政府に対しては、企業の BEV 調達への明確なインセンティブとして、他の車種よりも大幅かつ長期間の税優遇措置を、ルールや財源を明確にした上で実施することなどを提言した。その好例として、ベルギーでは 2026 年からは BEV のみを法人税の控除措置優遇の対象としていることを挙げた。

また、米国調査会社ロジウム・グループ（ロジウム）は、社用車のグリーン化規則が中国メーカーの EU 市場での拡大を抑制する可能性があると指摘している。例えば、EU での販売台数のうち、比亜迪（BYD）は 88%、上海汽車（SAIC）傘下の MG は 62%が社用車として登録されるなど、EU 市場参入の足がかりとなっている。規則案どおり、2028 年以降に加盟国による財政支援が域内産車に限定されれば、中国企業は競争上不利な立場に置かれる可能性がある。

一方で、同規則案に対しては EU 自動車業界から「実質的に内燃機関搭載車の販売を困難にする」との声が上がっている。さらに、イタリア政府やドイツ連立政権の一角であるキリスト教民主同盟（CDU）なども強く反対しており、ロジウムは成立まで厳しい道のりとなると予測している。

＜「域内産車」の定義を提案、部品業界は歓迎も完成車メーカーからは不明確との声も＞

2026 年 3 月に発表された IAA 案は、付属書 III（251KB）で新車の CO2 排出基準規則の改正案および社用車のグリーン化規則案における「域内産車」の定義を提案し、支援パッケージを補完した。また、自動車産業にも関連する施策として、許認可手続きの迅速化や、域外企業による 1 億ユーロ以上の投資に係る新たな要件も提案している（表 5 参照）。後者については、技術移転や域内での雇用・価値創出を重視し、EU 共通の審査要件を設定することで、投資効果を EU 全体に波及させることを目的としている。加盟国の安全保障

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

リスクに主眼を置く対内直接投資審査規則（2025 年 12 月 16 日付ビジネス短信参照）とは異なる位置付けとされている。

- 表 5：IAA における自動車産業に関連する提案（572KB）

こうした提案の背景には、EU 自動車産業がバリューチェーン全体で空洞化しつつあることへの危機感がある。特に深刻なのが部品業界だ。欧州自動車部品工業会（CLEPA）の 2026 年 3 月 17 日付発表によると、2025 年の中国からの部品輸入は前年比 12%増と拡大し、EU の部品輸入全体の約 3 割に達した。また、2018 年から 2025 年にかけて、中国の付加価値生産額は 40%増加して 3,800 億ドルを超えたのに対し、EU は 15%減少して約 1,800 億ドルとなり、中国の約半分の水準にとどまっている。2018 年には自動車部品生産（付加価値ベース）の世界首位だった EU の競争力喪失は顕著だ。さらに、中国企業の進出が続くトルコ（2025 年 12 月 16 日付ビジネス短信参照）からの輸入も、過去 5 年間で倍増した。

CLEPA は 4 月 27 日、IAA に関する提言書を発表した（CLEPA ウェブサイト参照）。域内産車の要件にある部品の域内調達率については欧州委案の維持を求めるとともに、迂回行為の抑止に向けて、貿易相手国の評価制度や抑止メカニズムの導入を提言した。また、EV とバッテリー関連の外国直接投資（FDI）の閾値（しきいち）については、1 億ユーロ以上から 3,000 万ユーロ以上への引き上げなども提言した。さらに、IAA は自動車産業再興に向けた万能薬ではないとし、欧州にイノベーションを定着させるには他の施策も必要と述べた。

一方、ACEA は 5 月 8 日、初期見解を公表した（ACEA ウェブサイト参照）。その中で、(1)欧州委案における域内産車や低炭素鉄鋼の定義が不明確であり、順守可能性の観点から IAA の立法過程で明確化すること、(2)生産コスト上昇が見込まれる中、小型車に限らず全ての域内産 BEV にスーパークレジットを付与するといったインセンティブを導入すること、(3)部品の原産地証明などの報告要件は、容易に監査可能なものとする必要があることを指摘した。特に、欧州委案は域内産バッテリーの供給について楽観的過ぎるとし、エネルギー価格の引き下げや許認可の迅速化、投資支援がなければ、IAA が定める域内調達率の達成に必要な生産拡大は見込めないと述べた。

実際、欧州のバッテリー企業によるギガファクトリーは稼働開始から間もないものが多く、中には生産拡大に課題を抱えるケースもみられる（表 6 参照）。早期に操業を開始したフランスのオートモーティブ・セルズ・カンパニー（ACC）も、生産拡大に想定以上の期間やコストを要し、一時的に研究開発部門の縮小を余儀なくされている。

ACC やパワーコー（ドイツ）、ベルコール（フランス）の最高経営責任者（CEO）は、2025 年 9 月 4 日付の共同声明（パワーコーウェブサイト参照）で、欧州自動車産業がアジア製バッテリーに大きく依存していることや、EU と中国、米国との支援規模に格差が存

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

在することを指摘した。その上で、「EU バッテリー産業は成熟期を迎える前に、完全に競争に負けるリスクがある」と強い危機感を示した。

欧州委は 2025 年 12 月、支援パッケージの一環として、バッテリーセル事業者向けに約 15 億ユーロの無利子融資を含む新たな振興戦略を発表したが、バッテリー業界からは不十分との声が上がっている。

- 表 6：主要欧州バッテリー企業の生産体制（510KB）

欧州委は、支援パッケージおよび IAA がクリーンモビリティ需要の予見性を高め、自動車産業復活の契機となると意気込んでいる。しかし、加盟国間や産業界では賛否が分かれているほか、日本を含む域外国・企業からも懸念の声が上がっており、法案審議の行方が注目される。

注 1：EV の航続距離延長を目的に搭載される小型発電機から成るシステム。
注 2：一般的なハイブリッドシステムより小型で出力の低いモーターを備えたハイブリッド車。
注 3：指令 2013/34/EU で規定する、次の基準のうち少なくとも 2 つ以上の基準を満たす企業：(1) 総資産残高 2,000 万ユーロ、(2) 純売上高 4,000 万ユーロ、(3) 年間平均従業員数 250 人。
注 4：HEV、PHEV、BEV を含む。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

英国（生産・販売）：2025 年の新車登録台数は堅調に増加、BEV・PHEV が牽引

産業界はイラン情勢、EU 産業加速法案など懸念

2026 年 6 月 11 日　ロンドン事務所（齊藤 圭）

英国自動車製造者販売者協会（SMMT）によれば、2025 年の新車登録台数は前年比 3.5%増の 202 万 520 台で、2020 年代に入ってから初めて 200 万台を超えた。バッテリー式電気自動車（BEV）およびプラグインハイブリッド車（PHEV）の増加が牽引した。一方、生産台数は国内向け、輸出向けともに減少し、前年比 8.0%減の 71 万 7,371 台だった。2026 年第 1 四半期も、新車登録台数は増加、生産台数は減少する傾向が続いている。産業界は、イラン情勢が消費者行動や生産コストに与える影響に加え、英国にとって最大の自動車輸出先である EU の産業加速法案（IAA、2026 年 3 月 13 日付ビジネス短信参照）の動向、EU 英国通商・協力協定（TCA）における原産地規則の緩和措置終了に懸念を示している。

＜新車登録台数は増加、BEV・PHEV の増加が顕著＞

2025 年の新車登録台数は前年比 3.5%増の 202 万 520 台で、2020 年代に入ってから初めて 200 万台を超えた。用途別（表 1 参照）では全ての車種で増加したが、特に商用車は 8.8%増と好調だった。

表1：用途別の新車登録台数

車種	2024年		2025年		前年比（%）
	台数（台）	構成比（%）	台数（台）	構成比（%）	
自家用車	746,276	38.2%	779,587	38.6%	4.5%
フリート（注1）	1,163,855	59.6%	1,194,545	59.1%	2.6%
商用車（注2）	42,647	2.2%	46,388	2.3%	8.8%
合計	1,952,778	100.0%	2,020,520	100.0%	3.5%

注1：登録車両数が25台超の企業名義で登録された、商用車などの車両。
注2：登録車両数が25台以下の企業名義で登録された車両。
出所：SMMT

燃料車種別（表 2 参照）では、BEV が前年比 23.9%増の 47 万 3,348 台、PHEV が同 34.7%増の 22 万 5,143 台で、いずれも 2024 年の伸び率（21.4%増、18.3%増）を上回って大幅に増加した。ハイブリッド車（HEV）は前年比 7.2%増の 28 万 185 台だった。一方、ガソリン車の新車登録台数は 93 万 7,938 台で全燃料車種のうち最大だったが、前年比では 8.0%低下した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：燃料車種別の新車登録台数　（△はマイナス値）

燃料車種	2024年		2025年		前年比（%）
	台数（台）	構成比（%）	台数（台）	構成比（%）	
ディーゼル車	123,104	6.3%	103,906	5.1%	△15.6%
ガソリン車	1,019,128	52.2%	937,938	46.4%	△8.0%
BEV（バッテリー電気自動車）	381,970	19.6%	473,348	23.4%	23.9%
PHEV（プラグインハイブリッド車）	167,178	8.6%	225,143	11.1%	34.7%
HEV（ハイブリッド車）	261,398	13.4%	280,185	13.9%	7.2%
合計	1,952,778	100.0%	2,020,520	100.0%	3.5%

出所：SMMT

新車登録台数上位 10 車種（表 3 参照）を見ると、上位 3 車種は前年と同様、フォード「プーマ」（5 万 5,488 台）、起亜「スポテージ」（4 万 7,788 台）、日産「キャシュカイ」（4 万 1,141 台）だった。また、2025 年にモデルチェンジしたステランティス傘下のボクソール「コルサ」（3 万 5,947 台）が、上位 10 車種圏外から 4 位に浮上した。BEV の新車登録台数上位 10 車種（表 4 参照）を見ると、上位 3 車種はテスラ「モデル Y」（2 万 4,298 台）、テスラ「モデル 3」（2 万 1,188 台）、アウディ「Q4 e-トロン」（1 万 4,433 台）だった。

表3：新車登録台数上位10車種

（単位：台）

順位	項目	台数
1	フォード「プーマ」	55,488
2	起亜「スポテージ」	47,788
3	日産「キャシュカイ」	41,141
4	ボクソール「コルサ」	35,947
5	日産「ジューク」	34,773
6	VW「ゴルフ」	32,478
7	ボルボ「XC40」	30,404
8	MGモーター「HS」	30,191
9	VW「ティグアン」	29,857
10	現代「ツーソン」	28,613

出所：SMMT

表4：BEVの新車登録台数上位10車種　（単位：台）

順位	項目	台数
1	テスラ「モデルY」	24,298
2	テスラ「モデル3」	21,188
3	アウディ「Q4 e-トロン」	14,433
4	アウディ「Q6 e-トロン」	13,148
5	フォード「エクスプローラー」	12,237
6	BMW「I4」	12,158
7	シュコダ「エンヤック」	11,940
8	起亜「EV3」	11,188
9	シュコダ「エルロック」	10,713
10	ボルボ「EX30」	10,289

出所：SMMT

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜生産は減少も、最大の輸出先 EU のシェアは増加＞

2025 年の自動車生産台数は、前年比 8.0%減の 71 万 7,371 台だった（表 5 参照）。SMMT は生産台数減少の要因として、サイバー攻撃による英国最大手自動車メーカーの生産停止（2025 年 9 月 29 日付ビジネス短信参照）、大西洋を横断する貿易への新たな関税（注 1）、および脱炭素化に向けた工場の再編が進行中であることを挙げた。内訳を見ると、国内向けは前年比 8.2%減の 16 万 1,545 台、輸出向けは 7.9%減の 55 万 5,826 台だった。

表5：英国の自動車生産状況　（△はマイナス値）

項目	2024年（台）	2025年（台）	構成比（%）	前年比（%）
国内向	176,019	161,545	22.5%	△8.2%
輸出向	603,565	555,826	77.5%	△7.9%
合計	779,584	717,371	100.0%	△8.0%

出所：SMMT

輸出先上位 10 カ国・地域（表 6 参照）については、EU は引き続き最大の輸出先であり、シェアも前年比 2.7 ポイント増の 56.7%だった。前年に続き、2 位と 3 位には米国と中国が続いたが、どちらもシェアは減少した。特に減少幅の大きかった米国は前年比 1.9 ポイント減の 15.0%となり、SMMT は 2025 年前半の関税の不確実性（注 2）が影響したものと分析している。自動車輸出台数における米国向けのシェアは、4 月の 16.5%から 5 月に 11.3%に減少し、6 月には 15.9%まで回復した。これは、4 月の米国による追加関税開始と、続く 5 月の米英関税合意が企業の意思決定に影響し、約 1 カ月後に数字に表れたものとみられる。

表6：輸出先上位10カ国・地域　（単位：%）

順位	国・地域名	シェア
1	EU	56.7
2	米国	15.0
3	中国	6.3
4	トルコ	5.3
5	日本	2.9
6	カナダ	1.6
7	オーストラリア	1.5
8	韓国	1.5
9	スイス	0.9
10	アラブ首長国連邦	0.9

出所：SMMT

＜政策：義務は緩和、需要喚起と生産支援で ZEV を推進＞

英国政府は 2025 年 4 月 6 日、ゼロエミッション車（ZEV）の販売割合義務付け（ZEV マンデート）の緩和を発表した（2025 年 4 月 15 日付ビジネス短信参照）。キア・スターマー首相は発表同日、「目標は国内メーカーに資するものでなければならない」「重い罰金を支払わせたり、外国のメーカーからクレジットを購入させたりするようなことはしたくない」と

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

述べており、国内メーカーに配慮した姿勢がうかがえる。SMMT は措置の緩和を歓迎しつつ、ZEV の需要を喚起するための大胆なインセンティブを求めた。

こうした声を受け、英国政府は 2025 年 7 月 15 日、ZEV の新車購入に係る補助金の導入を発表した（2025 年 7 月 17 日付ビジネス短信参照）。同月 13 日には、ZEV の生産支援に資する国内プロジェクトに対する資金提供を強化する新たなプログラム「DRIVE35」を発表し、ZEV の普及を需要喚起と生産支援の両面から推進している。

2025 年の BEV の新車登録台数は前年比 23.9%増加し、構成比でも 23.4%まで拡大した。しかし、これは ZEV マンデートで定められた 2025 年の ZEV 販売比率目標である 28%を依然下回る。SMMT のマイク・ホーズ会長は 2026 年 3 月 13 日、ZEV マンデートへの対応により生じるコストに関する声明を発表した。会員企業は、ZEV の販売促進のための購入者への割引や、競合他社からのクレジット購入、政府への支払いにより義務を履行しており、持続可能なものではないと述べた。また、ZEV 普及の障害として、生産コストの高騰や公共充電料金の上昇、2028 年 4 月から導入が提案されている走行距離課税（eVED、2025 年 12 月 2 日付ビジネス短信参照）を挙げた。その上で、「2026 年中に ZEV マンデートの見直しが行われなければ、英国経済にとって不可欠な産業に損害を与え、脱炭素化への野心そのものを損なう危険性がある」として、さらなる規制緩和を求めている。

＜企業動向：中国ブランド躍進、BEV 投資も進展＞

2025 年の新車登録台数では、中国ブランドの躍進が目立った。奇瑞汽車（Chery）が展開する「JAECOO（ジャクー）」は、本格的な英国市場への導入が 2025 年 1 月に始まり、2 万 8,232 台の販売を達成した。同じく奇瑞汽車が展開する「OMODA（オモダ）」は、前年比約 5.5 倍の 1 万 9,855 台と急伸した。また、BYD も約 5.9 倍の 5 万 1,422 台だった。このうち、ジャクーのスポーツ用多目的車（SUV）ジャクー7 は、英国の 2026 年 3 月の新車登録台数でトップ（1 万 64 台）となった（2026 年 4 月 20 日付ビジネス短信参照）。なお、ジャクー7 はガソリン車、HEV、PHEV の車種を持つが、BEV は展開しておらず、ジャクー公式ウェブサイトの発表によると、2026 年 3 月の販売台数の 85%は PHEV が占めるという。2026 年 4 月 12 日付 BBC によると、5 年前の新車登録台数に占める中国ブランド車の割合は 1.3%だったが、2026 年現在では約 15%まで増加している。BBC は、中国ブランド車躍進の背景として、英国が EU や米国と異なり、中国からの輸入車に対する関税措置（注 3）を課していないことを挙げた。

BEV に関する企業動向としては、日産自動車の英国法人は 2025 年 12 月 16 日、4 億 5,000 万ポンド（約 958 億 5,000 万円、1 ポンド＝約 213 円）を投資し、イングランド北東部のサンダーランド工場で BEV の 3 代目「リーフ」の生産を開始したと発表した（2025 年 12 月 24 日付ビジネス短信参照）。同車種は 2026 年 4 月現在、ZEV の新車購入に関する補助金の対象となっている。リーフ向けバッテリーは、中国の再生可能エネルギー開発大手エンビジョングループ傘下のバッテリー企業 AESC が、日産サンダーランド工場に隣接して

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

新設したギガファクトリーで生産する。

また、英国政府は 2026 年 4 月 9 日、DRIVE35 の一環で、自動車変革基金（ATF）から 3 億 8,000 万ポンドをインド財閥大手タタ・グループ傘下のアグラタス（Agratas）に投資すると発表した。同資金は、同社がイングランド南西部サマセット州に建設中のバッテリー製造ギガファクトリーに充てられる（2026 年 4 月 20 日付ビジネス短信参照）。製造したバッテリーセルは、同じくタタ・グループ傘下の英国自動車大手ジャガー・ランドローバー（JLR）に供給される。

＜イラン情勢と EU 産業加速法案が懸念材料＞

2026 年第 1 四半期（1～3 月）の新車登録台数を用途別（表 7 参照）に見ると、全車種において前年同期比で増加した。また、燃料車種別（表 8 参照）に見ると、BEV が前年同期比 14.5%増、PHEV が同 46.5%増と大幅に増加した。しかし、SMMT は、好調な実績の多くはイラン情勢の悪化が始まる前に受注されたものであると指摘した。同情勢はエネルギー価格などを通じて生活費の上昇を招き、消費意欲を弱める恐れがあるとして、自動車への支出が減退する可能性を示唆した。

表7：用途別の新車登録台数（2026年第1四半期）

車種	2025年第1四半期		2026年第1四半期		前年同期比（%）
	台数（台）	構成比（%）	台数（台）	構成比（%）	
自家用車	227,586	39.2%	250,094	40.7%	9.9%
フリート	341,157	58.8%	350,632	57.0%	2.8%
商用車	11,759	2.0%	14,128	2.3%	20.1%
合計	580,502	100.0%	614,854	100.0%	5.9%

出所：SMMT

表8：燃料車種別の新車登録台数（2026年第1四半期）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料車種	2025年第1四半期		2026年第1四半期		前年同期比（%）
	台数（台）	構成比（%）	台数（台）	構成比（%）	
ディーゼル車	33,833	5.8%	30,513	5.0%	△9.8%
ガソリン車	286,787	49.4%	276,689	45.0%	△3.5%
BEV（バッテリー電気自動車）	120,191	20.7%	137,614	22.4%	14.5%
PHEV（プラグインハイブリッド車）	53,686	9.2%	78,666	12.8%	46.5%
HEV（ハイブリッド車）	86,005	14.8%	91,372	14.9%	6.2%
合計	580,502	100.0%	614,854	100.0%	5.9%

出所：SMMT

2026 年第 1 四半期（1～3 月）の自動車生産台数（表 9 参照）は、国内向けが前年同期比 1.1%増加したが、輸出向けが 8.8%減少し、全体では 6.7%の減少となった。SMMT は、今

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

後の生産台数を減少させ得る要因として、中東情勢に起因する生産コストの増加や需要鈍化の可能性に加え、EU 離脱後の EU・英国間の通商協力協定（TCA）における原産地規則の緩和措置終了（注 4）、および EU の産業加速法案（IAA）（注 5）の影響を指摘した。SMMT は、TCA の原産地規則の緩和措置終了について、「政府に対し現実的な解決策の検討を求めているほか、今後の EU・英国首脳会談において自動車関連の問題を議題に盛り込み、双方の利益となるよう貿易関係を改善するよう働きかけている」とした。また、IAA については、「英国製の車両、部品、バッテリーに対し、関連する全ての規定において（EU 原産と）同等の待遇を認めることは、雇用、サプライチェーンのレジリエンス、産業の変革、脱炭素化を支え、消費者の選択肢と手頃な価格を確保し、長年にわたり築かれてきた相互に有益な貿易関係を保護することにつながる」として、早急な修正を求めている。IAA は、推進派のフランスなどと、慎重派のドイツやイタリアなどを中心に意見が分かれ、3 度の延期を経て 2026 年 3 月に発表された。発表後も、ドイツ自動車工業会（VDA）が「企業の生産コストを増加させ、競争力を低下させる可能性がある」と指摘する（2026 年 3 月 19 日付ビジネス短信参照）など、EU 内でも足並みがそろっていない。EU は英国にとって自動車輸出台数の 56.7%を占める最大の市場であり、今後の動向が注目される。こうした複合的な外部要因を踏まえると、英国自動車市場は BEV への政策支援が支えとなる一方、貿易政策とコスト環境への依存度が一段と高まっているといえる。

表9：英国の自動車生産状況（2026年第1四半期）　（△はマイナス値）

項目	2025年 第1四半期（台）	2026年 第1四半期（台）	構成比（%）	前年同期比 （%）
国内向	46,523	47,041	23.4%	1.1%
輸出向	168,713	153,848	76.6%	△8.8%
合計	215,236	200,889	100.0%	△6.7%

出所：SMMT

注 1：米国による追加関税を指す。

注 2：英国政府は 2025 年 5 月 8 日に米国との貿易協定合意を発表。英国から米国への自動車の輸出について、4 月に全貿易相手国に課すとしていた 25%よりも低い 10%の低関税を、年間 10 万台を対象に適用するとした（2025 年 5 月 9 日付ビジネス短信参照）。

注 3：EU は中国製 BEV に対し、相殺関税措置による追加関税を課している（2024 年 12 月 19 日付地域・分析レポート参照）。米国は中国からの輸入車両に対し、自動車・同部品を対象とする 1962 年通商拡大法 232 条および 1974 年通商法 301 条に基づき高関税を課している（2026 年 3 月 19 日付ビジネス短信参照）。

注 4：EU 英国 TCA では、関税の免除を受けるにあたり、許容される非原産の部品・材料の割合の上限を設けている。ただし、HV、PHEV、BEV およびこれらの車種向けの蓄電池、電池セル、電池モジュールについては、当該上限に関し 2026 年末まで緩和措置が適用される。詳細は調査レポート「移行期間終了後の英国ビジネス関連制度

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

（2021 年 3 月）」の「主な品目の原産地規則（P40～）」を参照のこと。

注 5：IAA では、EU の社用車向けゼロ排出・低排出車（ZLEV）への財政支援は「EU 原産のみ」に限るとしている。IAA の詳細は、2026 年 3 月 13 日付ビジネス短信「欧州委、産業加速法案を発表、EV 補助は「EU 原産」限定で製造業価値を強化」を参照のこと。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ドイツ（生産・販売）：生産・新規登録微増、大手世界で苦戦

ドイツ自動車産業（1）

2026 年 6 月 22 日　ミュンヘン事務所（アンナ・グリンフェルダ）

2025 年のドイツ国内の乗用車の生産および新規登録台数は前年比でわずかに増加した。台数ベースでは微増にとどまる一方で、電気自動車（EV）の急拡大により市場構造は電動化を軸に大きく変化している点が特徴といえる。一方で、同国の大手自動車メーカー3 社〔フォルクスワーゲン（VW）グループ、BMW グループ、メルセデス・ベンツグループ〕の世界生産・販売台数を見ると、BMW の販売台数を除いて全て減少した。

1. 乗用車生産台数

＜2025 年のドイツ国内乗用車生産台数、EV のシェアは過去最大＞

ドイツ自動車産業連合会（VDA）によると、ドイツ国内乗用車生産台数は 2025 年にわずかに増え、414 万 8,836 台（2.0%増）となった。うち約 40%を EV が占めた。EV は 2025 年に約 167 万台が生産され、前年比で 23%増加した。うち、バッテリー式電気自動車（BEV）は 15%増加し、122 万台となった。プラグインハイブリッド車（PHEV）は 45 万台となり、54%増加した。

VDA のヒルデガルト・ミュラー会長は、「EV の国内生産台数は過去最高に達した。これは、ドイツ自動車産業が e モビリティおよびカーボンニュートラルなモビリティ分野で強い意志を持って前進していることを明確に示している」とコメントした。

＜ドイツ自動車大手 3 社、世界乗用車生産台数が減少＞

ドイツ自動車大手 3 社は、いずれも 2025 年の世界乗用車生産台数が前年比で減少した。以下、各社が発表した数字をベースに、2025 年の生産動向を概観する。

VW グループ

VW グループ〔中国の合弁会社（注 1）分を含む〕の 2025 年の世界乗用車生産台数は 886 万 6,144 台（前年比 1.0%減）だった。中国の合弁会社分を除くと 624 万 9,942 台で、前年比で横ばいだった。ドイツ国内生産台数は 178 万 9,409 台（6.1%増）だった。同グループ全体の国内生産シェアは 20.2%となり、前年比 1.4 ポイント増だった。

BMW グループ

BMW グループの 2025 年の世界乗用車生産台数は 245 万 6,561 台（前年比 2.3%減）だった。ブランド別では、BMW が 217 万 1,700 台（2.6%減）、ロールス・ロイスが 5,385 台（9.1%減）となり、MINI は 27 万 9,476 台（0.2%増）だった。

メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループ傘下のメルセデス・ベンツ・カーズの 2025 年の世界乗用車

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

生産台数は 180 万 1,542 台（前年比 8.5%減）だった。

2. 乗用車新規登録・販売台数

＜2025 年のドイツ国内乗用車新規登録台数＞

続いて、ドイツ連邦自動車局（KBA）が発表した新規登録台数の動向を紹介する。2025 年のドイツ国内乗用車新規登録台数（注 2）は 285 万 7,591 台（前年比 1.4%増）となった。

主要ブランド別に見ると、VW の新規登録台数は 56 万 796 台（前年比 4.5%増）、シェアは 19.6%と最大だった（表 1 参照）。VW 傘下では、シュコダは 22 万 6,472 台（10.2%増）で、シェアは 7.9%だった。同じく VW 傘下のアウディは 20 万 5,862 台（1.8%増）で、シェアは 7.2%とシュコダに続いた。メルセデス・ベンツは 26 万 415 台（1.0%増）で、シェアは 9.1%だった。BMW の新規登録台数は 25 万 3,712 台（8.9%増）でシェアは 8.9%だった。

日系メーカー・ブランドではトヨタ（レクサスを除く）が最大で、新規登録台数は 8 万 7,578 台（8.3%減）、シェアは 3.1%となった。一方、同社が展開する高級車ブランドのレクサスは 4,661 台（18.4%減）と大きく減少し、シェアは 0.2%にとどまった。マツダは 4 万 724 台（10.0%減）、シェアは 1.4%となり、トヨタに続いた。前年比で減少したメーカーが多く、スズキと三菱自動車はそれぞれ 2 万 2,369 台（12.5%減）、2 万 361 台（29.0%減）と減少し、シェアは 0.8%、0.7%だった。また、スバルは 3,978 台（11.8%減）、シェアは 0.1%となった。他方、日産は 3 万 1,112 台（5.4%増）と増加し、シェアは 1.1%だった。ホンダも 7,269 台（2.9%増）と増加、シェアは 0.3%だった。

表1：ドイツの乗用車新規登録台数（2025年、主要メーカー・ブランド別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
上位10メーカー・ブランド	VW	560,796	19.6	4.5
	メルセデス・ベンツ	260,415	9.1	1.0
	BMW	253,712	8.9	8.9
	シュコダ	226,472	7.9	10.2
	アウディ	205,862	7.2	1.8
	セアト	162,566	5.7	6.7
	オペル	136,189	4.8	△7.9
	フォード	108,299	3.8	8.8
	現代	93,839	3.3	△2.6
	トヨタ	87,578	3.1	△8.3
日系メーカー・ブランド	トヨタ	87,578	3.1	△8.3
	マツダ	40,724	1.4	△10.0
	日産	31,112	1.1	5.4
	スズキ	22,369	0.8	△12.5
	三菱自動車	20,361	0.7	△29.0
	ホンダ	7,269	0.3	2.9
	レクサス	4,661	0.2	△18.4
	スバル	3,978	0.1	△11.8
合計（その他を含む）		2,857,591	100	1.4

出所：連邦自動車局（KBA）の発表を基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

2025年の国内乗用車新規登録台数を燃料別に見ると、EVが好調だった。ハイブリッド車（HEV・PHEV合計）は112万7,509台、前年比で19.0%増加した。うち、PHEVは31万1,398台（62.3%増）となり、シェアは10.9%だった。BEVは54万5,142台（43.2%増）となり、19.1%のシェアを占めた。

ガソリン車とディーゼル車はいずれも減少し、77万7,641台（21.6%減）と39万5,022台（18.3%減）だった。ガソリン車のシェアは27.2%となり、前年比で8.0ポイント減少した。ディーゼル車のシェアは3.4ポイント減少し、13.8%だった（表2参照）。

表2：ドイツの乗用車新規登録台数（2025年、燃料別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料	台数	シェア	前年比
ハイブリッド（HEV、注）	816,111	28.6	8
ガソリン	777,641	27.2	△21.6
電気自動車（BEV）	545,142	19.1	43.2
ディーゼル	395,022	13.8	△18.3
プラグインハイブリッド（PHEV）	311,398	10.9	62.3
液化石油ガス（LPG）	12,079	0.4	△11.9
燃料電池（FCEV）	49	0	△69.0
圧縮天然ガス（CNG）	3	0	△97.8
合計（その他を含む）	2,857,591	100	1.4

注：ハイブリッド（HEV）にはプラグインハイブリッド（PHEV）を含まない。

出所：連邦自動車局（KBA）

＜ドイツ自動車大手3社の2025年の世界販売台数、BMWのみ微増＞

以下、各社が発表した販売台数をベースに2025年の販売動向を紹介する。

VWグループ

VWグループの2025年の世界販売台数（乗用車以外の小型商用車も含む）は867万8,334台（前年比0.2%減）と微減だった。国・地域別に見ると、西欧は326万5,898台（3.9%増）となった。ドイツは118万4,588台（5.5%増）だった（表3参照）。

アジア大洋州は300万4,945台（6.5%減）だった。うち、インドと日本はそれぞれ11万5,239台（34.9%増）、6万5,963台（20.7%増）と増加した一方、中国は269万2,191台（8.0%減）と減少した。

北米は88万634台（8.5%減）だった。うち米国は57万6,922台（12.4%減）だった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：VWグループの2025年の乗用車販売台数（国・地域別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

国・地域	販売台数	前年比
欧州・その他地域	4,196,403	5.1
西欧	3,265,898	3.9
ドイツ	1,184,588	5.5
英国	493,703	0.0
スペイン	278,896	10.4
フランス	269,922	△2.6
イタリア	264,561	△2.7
中・東欧	529,059	8.9
その他地域	401,446	10.6
北米	880,634	△8.5
米国	576,922	△12.4
南米	596,352	13.8
アジア大洋州	3,004,945	△6.5
中国	2,692,191	△8.0
インド	115,239	34.9
日本	65,963	20.7
合計	8,678,334	△0.2

注：中国の合弁会社分を含む。

出所：VWグループ「2025年年次報告書（2026年3月10日）」を基にジェトロ作成

ブランド別では、シュコダ（12.7%増）、セアト／クプラ（5.0%増）、高級ブランドのランボルギーニ（0.6%増）は増加した一方、グループ内の他ブランド（ポルシェ、ベントレー、VW ブランド商用車、アウディ、VW 乗用車）は減少した（表 4 参照）。

表4：VWグループの2025年の乗用車販売台数（ブランド別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

ブランド名	2025年	前年比
VW乗用車	4,730,574	△1.4
アウディ	1,623,551	△2.9
シュコダ	1,043,938	12.7
セアト/クプラ	586,251	5.0
VWブランド商用車	393,693	△3.6
ポルシェ	279,449	△10.1
ランボルギーニ	10,747	0.6
ベントレー	10,131	△4.8
合計	8,678,334	△0.2

注：中国の合弁会社分を含む。

出所：VWグループ「2025年年次報告書（2026年3月10日）」を基にジェトロ作成

VW グループの営業担当役員マルコ・シューベルト氏は、世界販売台数の動向について、「特に中国市場での激しい競争、そして米国における関税措置と EV 購入支援制度の廃止が当社の事業に悪影響を及ぼした。一方、欧州市場では新たな競合の参入にもかかわら

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ず、当社の強固な地位を一層拡大することができた」とコメントした（ドイツ経済誌「シュピーゲル」2026年1月12日付）。

BMWグループ

BMWグループの2025年の世界販売台数は246万3,681台（前年比0.5%増）だった。国・地域別では、欧州が101万7,600台（7.3%増）だった。うち、ドイツは28万8,500台（8.6%増）だった。米国は41万9,200台（5.0%増）だった。 一方、アジアは87万4,100台（9.3%減）と減少し、うち、中国は62万6,000台（12.5%減）となった（表5参照）。

表5：BMWグループの2025年の乗用車販売台数（国・地域別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

国・地域	販売台数	前年比
欧州	1,017,600	7.3
ドイツ	288,500	8.6
英国	171,400	1.5
米州	509,900	5.6
米国	419,200	5.0
アジア（注2）	874,100	△9.3
中国	626,000	△12.5
その他	62,100	10.7
合計	2,463,700	0.5

注1：100台単位で四捨五入した台数。
注2：「アジア」「中国」には華晨汽車集団（Brilliance）との合弁会社分を含む。
出所：BMWグループ「2025年年次報告書（2026年3月9日）」を基にジェトロ作成

ブランド別に見ると、BMWは216万9,739台（1.4%減）と減少した。MINIは28万8,278台（17.7%増）、ロールス・ロイスは5,664台（0.8%減）だった（表6参照）。

表6：BMWグループの2025年の乗用車販売台数（ブランド別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

ブランド名	販売台数	前年比
BMW	2,169,739	△1.4
MINI	288,278	17.7
ロールスロイス	5,664	△0.8
合計	2,463,681	0.5

注：「BMW」には華晨汽車集団（Brilliance）との合弁会社分を含む。
出所：BMWグループ「2025年年次報告書（2026年3月9日）」を基にジェトロ作成

メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループ傘下のメルセデス・ベンツ・カーズの世界販売台数は180万1,291台（前年比9.2%減）だった。メルセデス・ベンツグループによると、減少の原因は

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

米国の関税と競争が厳しい市場環境だ。

国・地域別に比較すると、ドイツはかろうじて前年増となったものの、アジアは 74 万 6,981 台（16.3%減）と減少し、うち中国（注 3）は 55 万 1,932 台（19.3%減）となった。北米（注 4）も減少し、32 万 552 台（12.3%減）で、うち米国は 28 万 4,650 台（12.3%減）だった。欧州（注 5）も全体では 63 万 5,072 台（1.0%減）となった（表 7 参照）。

表7：メルセデス・ベンツグループ（注1）の2025年の乗用車販売台数（国・地域別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

国・地域	2025年	前年比
欧州（注2）	635,072	△1.0
ドイツ	213,672	0.1
アジア	746,981	△16.3
中国	551,932	△19.3
北米（注3）	320,552	△12.3
米国	284,650	△12.3
その他	98,686	17.3
合計	1,801,291	△9.2

注1：メルセデス・ベンツおよびスマートの合計。
注2：欧州はEU加盟国、英国、スイスおよびノルウェーを含む。
注3：北米は米国、カナダおよびメキシコを含む。
出所：メルセデス・ベンツグループ「2025年報告書（2026年3月3日）」を基にジェトロ作成

注 1：一汽大衆（FAW-Volkswagen Automotive Company）、上汽大衆汽車（SAIC-Volkswagen Automotive Company、SAIC-Volkswagen Sales Company）。

注 2： 新規登録台数は、KBA が発表するドイツ国内の車両登録台数。一方、販売台数は、各メーカーが発表する各社の販売台数。

注 3：中国の合弁会社（BBAC）分を含む。

注 4：北米は米国、カナダおよびメキシコを含む。

注 5：EU 加盟国と英国、スイス、ノルウェーの合計。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ドイツ（生産・販売）：大手 3 社、EV 販売台数は増加

ドイツ自動車産業（2）

2026 年 7 月 9 日　ミュンヘン事務所（アンナ・グリンフェルダ）

ドイツ自動車大手 3 社〔フォルクスワーゲン（VW）グループ、BMW グループ、メルセデス・ベンツグループ〕の 2025 年の EV〔電気自動車：バッテリー式電気自動車（BEV）とプラグインハイブリッド車（PHEV）〕の世界販売台数は、いずれも前年比増となった。

＜ドイツ自動車大手 3 社、EV の世界販売台数が増加＞

VW グループ

VW グループの全世界での BEV と PHEV の 2025 年の販売台数（大型商用車を含む）は、141 万 1,100 台（前年比 38.9%増）だった（表 1 参照）。うち、BEV は 98 万 3,120 台（32.0%増）となり、増加した。PHEV の販売台数は 42 万 7,980 台（57.7%増）と大幅に増加した。グループ全体（大型商用車と中国の合弁会社を含む）の新車販売台数合計に占める EV の割合は 15.7%（BEV10.9%、PHEV4.8%）だった。前年の 11.3%から 4.4 ポイント増となった。

VW グループによると、昨年と同様に VW ブランドの「ID.4」と「ID.3」、シュコダの「Enyaq」などの BEV モデルの販売が特に好調だった。

表1：VWグループの2025年のBEVとPHEVの世界販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2024年	2025年	前年比
BEV	744,571	983,120	32.0
PHEV	271,388	427,980	57.7
合計	1,015,959	1,411,100	38.9

注1：中国の合弁会社分を含む。
注2：BEVの販売台数は大型商用車を含む。
出所：VWグループ「2025年年次報告書（2026年3月10日）」からジェトロ作成

BMW グループ

BMW グループの 2025 年の全世界での BEV および PHEV の販売台数は 64 万 2,071 台（前年比 8.2%増）となり、同グループの新車販売台数合計に占める割合は 26.1%だった（表 2 参照）。前年比で 1.9 ポイント上昇した。そのうち、BEV の販売台数は 44 万 2,059 台（前年比 3.6%増）となり、シェアは 17.9%だった。PHEV は 20 万 12 台（20.0%増）と大きく増え、全体に占める割合は 8.1%（前年比 1.3 ポイント増）となった。ニコラス・ペーター監査役会会長によると、EV は欧州市場で特に好調で、同市場における販売のうち 40%のシェアを占めた。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：BMWグループの2025年のBEVとPHEVの世界販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2024年	2025年	前年比
BEV	426,536	442,059	3.6
BMW	368,475	335,528	△8.9
MINI	56,171	105,529	87.9
ロールス・ロイス	1,890	1,002	△47.0
PHEV	166,614	200,012	20.0
BMW	164,172	199,883	21.8
MINI	2.442	129	△94.7
合計	593,150	642,071	8.2

注：華晨汽車集団（Brilliance）との合弁会社分を含む。

出所：BMWグループ「2025年年次報告書（2026年3月9日）」からジェトロ作成

メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループは、傘下のメルセデス・ベンツ・カーズの 2025 年の BEV および PHEV の世界販売台数は 36 万 8,700 台（前年比 0.3%増）だった（表 3 参照）。同グループの EV の全体シェアは 20.5%で、2024 年から 2.0 ポイント増となった。

BEV の世界販売台数は 16 万 8,823 台（8.8%減）にとどまった。一方、PHEV は 19 万 9,877 台（9.5%増）となり、前年の 18 万 2,551 台から増加した。

表3：メルセデス・ベンツグループの2025年のBEVとPHEVの世界販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2024年	2025年	前年比
BEV	185,059	168,823	△8.8
PHEV	182,551	199,877	9.5
合計	367,610	368,700	0.3

出所：メルセデス・ベンツグループ「2025年年次報告書（2026年3月3日）」からジェトロ作成

＜2026 年の EV のドイツ国内乗用車新規登録台数は拡大予測＞

ドイツ自動車産業連合会（VDA）は 2025 年 12 月、2026 年の国内乗用車市場の見通しを発表した。ドイツ経済の低迷を背景に、同市場の新規登録台数は 290 万台（前年比 2%増）にとどまると予測した。EV は 97 万 9,000 台（前年比 17%増）と予測される。そのうち、BEV は 69 万 3,000 台（30%増）、PHEV は 28 万 6,000 台（5%減）と見込まれる。

さらに VDA は、2026 年の乗用車生産台数予測も発表した。ドイツ国内生産台数は 411 万台（前年比 1%減）で、うち EV 全体は 5%増、内訳は BEV が 11%増の一方、PHEV は 10%減となる見込みとした。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜2026 年の世界販売台数、ドイツ自動車大手 3 社は横ばいとの見込み＞

ドイツ自動車大手 3 社はそれぞれ、2026 年の世界販売台数が 2025 年の水準とほぼ横ばいになると予測している。

VW グループ

VW グループによると、乗用車世界販売台数は前年と同水準になる一方、地域間で差があり、特に北米と米国の販売台数はわずかに下回ると予測する。各国における成長見通しを圧迫している要因として、(1) ロシア・ウクライナ紛争や中東情勢の悪化などの地政学的緊張や紛争、(2) 米国の政策を巡る不確実性の高まりなどの課題を挙げた。

BMW グループ

BMW グループは、2026 年の世界販売台数が 2025 年の水準と横ばいになり、BEV の割合も前年並みになると予測した。米国の関税政策が自動車業界に影響を与えるものの、世界市場は安定的に推移するとみている。欧州および米国において全体的な成長の可能性を見込む一方、中国での販売台数は前年並みにとどまると予測した。

メルセデス・ベンツグループ

メルセデス・ベンツグループは、傘下のメルセデス・ベンツ・カーズの 2026 年の世界販売台数は前年並みと予測した。そのうち、EV が占める割合はわずかに増え、21～23%になるとみている。先行き不透明なマクロ経済の動向に加え、地政学的要因や通商政策の動きが、世界経済やメルセデス・ベンツグループの事業に不確実性や負担を生じさせる可能性があるとした。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

フランス（生産・販売）：乗用車新車登録台数は減少も、電動化が進展

フランス自動車産業（1）

2026 年 7 月 1 日　パリ事務所（山﨑 あき）

2025 年の乗用車新車登録台数は 163 万 2,154 台と、前年から 5.0%減少した。重量課税の対象拡大の影響でプラグインハイブリッド車（PHEV）の登録は急減したが、バッテリー式電気自動車（BEV）とハイブリッド車（HEV）は増加し、電動化は進展した。前編では、電動車が存在感を増し、様変わりしたフランス自動車市場を概観する。後編では、国内生産台数の動向や、電動車に焦点を当てたフランスの自動車貿易を詳述する。

＜乗用車の新車登録台数は減少＞

フランス自動車工業会の発表（フランス語）（190KB）によると、2025 年の乗用車新車登録台数は前年比 5.0%減の 163 万 2,154 台となった。小型商用車（車両総重量 5.1 トン未満）の新車登録台数は前年比 5.6%減の 36 万 504 台だった。大型トラック（車両総重量 5.1 トン以上）も 9.9%減の 4 万 4,119 台と減少した。

乗用車のメーカー別・ブランド別新車登録台数（表 1 参照）を見ると、ルノー・グループはブランド間で対照的な動きとなった。主力のルノーは前年比 3.0%増の 28 万 5,531 台と堅調に推移した一方、グループ傘下のルーマニアブランドのダチアは 13 万 9,305 台と 3.9%減少した。ルノーは、BEV の新型モデル「R5（ルノー5 E-TECH）」が販売を牽引した。

日産は前年比 0.7%増の 2 万 8,576 台と、前年の水準をほぼ維持した。2025 年には、ルノーと日産が 2023 年に締結した新アライアンス契約を改訂し、相互株式保有比率の上限を 10%まで引き下げ可能とする柔軟化に合意した。両社の関係は、より緩やかなアライアンスへと移行した。

ステランティスでは、プジョーが前年比 5.0%減の 22 万 1,001 台と減少した一方、シトロエンが 3.6%増の 11 万 5,576 台と増加した。フィアットは 38.2%減の 2 万 255 台と大幅に落ち込み、低迷が続いた。

外国メーカーでは、最大シェアを持つフォルクスワーゲン（VW）が前年比 7.0%減の 11 万 960 台と低調だった。一方、グループ傘下のチェコ・シュコダが 13.8%増の 5 万 660 台と好調に伸びた。トヨタは 13.7%減の 11 万 71 台と厳しい結果となった。

ドイツの高級車ブランドも総じて減少傾向となり、BMW が前年比 9.3%減の 6 万 904 台、メルセデス・ベンツは 11.9%減の 4 万 5,155 台だった。ただし、BMW グループ傘下の MINI とアウディは、EV モデルが販売を押し上げ、MINI は 34.4%増の 2 万 6,302 台、アウディは 1.8%増の 4 万 8,756 台といずれも増加した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

米国メーカーでは、フォードが前年比 12.2%減の 3 万 8,321 台と前年に続き減少した。テスラは 37.5%減の 2 万 5,460 台と大幅な落ち込みが続いている。現地メディアによると、テスラを率いるイーロン・マスク最高経営責任者（CEO）の政治的関与によるブランドイメージの悪化に加え、アフターサービスに対する不満の顕在化が影響したとされる。加えて、中古車市場では売却希望者の増加によりテスラの価格下落が進み、ルノーや中国メーカーなど競合の台頭も需要減少に拍車をかけている。

韓国メーカーでは、起亜自動車が前年比 22.5%減の 3 万 3,988 台と大きく減少した一方、現代は 0.4%増の 4 万 5,621 台と微増を確保した。中国メーカーでは MG が 37.1%増の 3 万 3,729 台と伸長し、韓国勢に迫った。比亜迪（BYD）も 149.9%増の 1 万 3,533 台と急成長を記録した。

日本メーカーでは、ホンダが前年比 15.9%増の 5,063 台と伸びた一方、マツダは 3.0%減の 8,354 台、三菱自動車は 43.4%減の 2,351 台と大きく落ち込んだ。スズキも 16.3%減の 2 万 173 台となり、増減が分かれた。

表1：2025年の主要メーカー・ブランド別乗用車新車登録台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー・ブランド	登録台数	前年比
ルノー	285,531	3.0
プジョー	221,001	△5.0
ダチア	139,305	△3.9
シトロエン	115,576	3.6
フォルクスワーゲン	110,960	△7.0
トヨタ	110,071	△13.7
BMW	60,904	△9.3
シュコダ	50,660	13.8
アウディ	48,756	1.8
現代	45,621	0.4
メルセデス・ベンツ	45,155	△11.9
フォード	38,321	△12.2
起亜	33,988	△22.5
MG	33,729	37.1
オペル	32,290	△19.3
日産	28,576	0.7
MINI	26,302	34.4
テスラ	25,460	△37.5
フィアット	20,255	△38.2
合計（その他を含む）	1,632,154	△5.0

出所：フランス自動車工業会

＜BEV の販売が拡大、PHEV は急減速＞

乗用車の新車登録台数を燃料タイプ別に見ると〔フランス自動車工業会資料参照（フランス語）（441KB）〕、電動化の流れが着実に進展している。BEV と PHEV を合わせた

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

電動化モデルの構成比は 26.7%と、前年の 25.4%から小幅ながら上昇した（表 2 参照）。中でも BEV は、前年比 12.5%増の 32 万 6,923 台と再び増加に転じ、市場シェアは前年の 16.9%から 20.0%へと拡大した。

表2：燃料別乗用車新車登録台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料	2024年	2025年		
	登録台数	登録台数	構成比	伸び率
ガソリン	507,756	345,233	21.2	△32.0
ディーゼル	124,952	79,397	4.9	△36.5
ハイブリッド車（HEV）	588,897	716,135	43.9	21.6
プラグインハイブリッド車（PHEV）	146,392	108,627	6.7	△25.8
バッテリー式電気自動車(BEV)	290,614	326,923	20.0	12.5
その他（注）	59,805	55,819	3.3	△6.7
合計	1,718,416	1,632,134	100.0	△5.0

注：燃料電池、液化天然ガス、バイオエタノールなど。
出所：フランス自動車工業会（CCFA）資料を基にジェトロ作成

BEV の普及を後押ししたのは、政府による手厚い支援策だ。政府が 2025 年 9 月 30 日に再始動した低所得層向けの「ソーシャル・リース制度」は、市場拡大に大きく寄与した。これは、環境負荷の少ない移動手段を低所得層に提供することを目的とした施策で、設定された 5 万台の枠のうち、2025 年 10 月末時点で 4 万 1,500 件の契約が成立した。最も所得の低い世帯には最大 7,000 ユーロの補助が適用される場合もあり、2025 年末にかけて BEV 需要を押し上げた（2025 年 10 月 2 日付ビジネス短信参照）。

政府はまた、欧州域内で製造された BEV への支援を強化している。EU 域内で組み立てられ、欧州経済領域（EEA）内で生産されたバッテリーを搭載する BEV を購入またはリースする場合、2025 年 10 月 1 日から「個人向け電気自動車支援金」に 1,000 ユーロの追加補助が適用された。同制度は 2025 年 7 月、従来の環境報奨金に代わり、エネルギー節約証書（CEE）制度を財源とする「電気自動車（乗用車）導入促進プレミアム（クー・ド・プス）」に移行した。支給には、車両の環境スコアや購入者の課税所得など複数の条件を満たす必要がある。2024 年末に一度縮小された個人向け補助は、こうした制度再編を通じて再び拡充されるかたちとなった。

BEV の乗用車新車登録台数をモデル別に見ると〔Automobile Propre ウェブサイト参照（フランス語）〕、「ルノー5」が通年で首位を維持し、最多販売モデルとなった。登録台数は 3 万 7,997 台に達し、2 位以下を大きく引き離した。2 位は前年まで首位だったテスラ「モデル Y」で、販売台数は前年比 32.8%減と大きく後退した。「モデル 3」も 47.3%減と低迷が続いた。3 位には登録台数 1 万 6,223 台でシトロエンの電動 C3 が入り、「プジョー208」を上回って同社の EV 戦略の成果を示した。また、ルノーは電動 SUV「セニック EV」が 1 万 6,000 台超と好調だった一方、同社の「メガーヌ EV」は 47.9%減と落ち込んだ。

他方、PHEV の登録台数は 10 万 8,627 台と、前年（14 万 6,392 台）から 25.8%減と大

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

幅に減少した。市場シェアも 6.7%と、2024 年の 8.5%から低下した。PHEV 急減の背景には税制の見直しがある。フランスでは 2022 年以降に初めて登録された乗用車を対象に重量課税（malus masse）が導入されているが、2025 年 1 月からは、都市部で電動走行距離が 50 キロメートルを超える車両にも同税が適用されるようになった。バッテリー搭載により車両重量が増す PHEV は価格面で不利となり、今回の需要減につながった。

同制度では車両重量に応じて課税され、2025 年は 1,600～1,799 キログラム（kg）部分に 1kg 当たり 10 ユーロ、2,100kg 超の部分には同 30 ユーロが課される。2026 年には基準がさらに厳格化され、1,500kg 超から段階的な課税が導入される見通しだ。BEV および燃料電池車は免税対象となる。

充電インフラの拡充も電動車の普及を支えた。欧州電気自動車協会フランス支部 AVERE France（フランス語）によると、2025 年 12 月末時点の公共用充電スタンドの数は 18 万 5,501 基となり、前年から 20%増加した。種類別では、出力 7.4～22 キロワット（kW）の三相交流が 9 万 433 基と全体の 48%を占め、最多となった。22kW 超の三相交流は 1,444 基（1%）にとどまる。これに単相（出力 7.4kW 未満）が 5 万 4,965 基（29%）で続き、DC（直流）充電は 3 万 9,875 基と全体の 21%を占めた。

＜HEV が急拡大＞

内燃機関車では、かつての主力であったディーゼル車の縮小が続いた。2016 年まで市場を席巻していたディーゼル車は、2025 年には前年比 36.5%減の 7 万 9,397 台まで落ち込み、市場シェアも 4.9%と前年の 7.3%から後退した。

ガソリン車も同様に減少が続き、2025 年の販売台数は前年比 32.0%減の 34 万 5,233 台にとどまった。市場シェアは 21.2%と、前年の 29.5%から低下しており、ディーゼルとガソリンの両カテゴリーで需要が縮小し、内燃機関車の存在感は急速に薄れつつある。

こうした中で際立った伸びを示したのが、HEV だ。2024 年に初めてガソリン車を上回った同カテゴリーは、2025 年も 21.6%増の 71 万 6,135 台と拡大を続けた。市場シェアは 43.9%に達し、前年の 34.3%から大幅に上昇した。高い燃費性能に加え、都市部の環境規制への適合性が評価され、市場の主流としての地位を確固たるものとした。

＜中古車市場も電動化が広がる＞

中古乗用車販売市場は 0.8%増の 539 万 6,451 台となり、中古車の供給が低迷する中でも市場は緩やかな拡大を示した。

データ・統計研究局（SDES）統計（2026 年 2 月 11 日発表）（フランス語）によれば、中古車は乗用車市場における主要な選択肢となっており、市場全体の 76.9%を占める。一方、新車供給の減少（特に 2020 年以降の半導体不足など）に伴い、車齢 5 年未満の比較的

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

新しい中古車両の供給が不足している。この影響で、取引台数は 2010 年以降の平均値を下回る水準にとどまっている。

2025 年の中古車市場における燃料タイプ別構成を見ると、依然として内燃機関車が市場の大半を占めているものの、その割合は前年の 87.5%から 83.8%へと低下し、電動化の進展が影響している。中でもディーゼル車は 44.5%とシェアが最大となっているが、近年の環境規制強化や都市部への乗り入れ制限などの影響を受け、縮小傾向となっている。ガソリン車は 39.3%となり、前年比で 1.3 ポイント減少した。

欧州電気自動車協会フランス支部 AVERE France（フランス語）によると、2025 年の中古 EV の取引台数は 17 万 7,886 台に達し、同期間の新車 EV 登録台数（32 万 6,923 台）の約半分の規模に相当した。中古車市場全体に占める EV の割合は 3%となっている。2025 年における車齢 3 年未満の中古 EV の平均価格は 3 万 2,261 ユーロで、新車 EV の平均価格（3 万 8,633 ユーロ）を 16%下回った。もっとも、購入補助金を考慮すると新車 EV の実勢価格は 3 万 6,904 ユーロとなり、中古 EV との価格差は 13%まで縮小した。EV の新車と中古車の価格差は縮小傾向にあり、価格低下の度合いは内燃機関車に近づきつつある。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

フランス（生産・販売）：国内生産台数は回復へ、電動車が半数超

フランス自動車産業（2）

2026 年 7 月 2 日　パリ事務所（山﨑 あき）

電動化が進展する 2025 年のフランス自動車市場動向を概観した前稿（「乗用車新車登録台数は減少も、電動化が進展」参照）に続き、本稿では、フランス国内の生産台数の回復傾向を整理する。また、電動車が生産台数のうち 54%に達したことによる生産構造の転換について述べる。さらに、特に電動車に焦点を当て、フランスの自動車貿易動向にも言及する。

＜生産台数は回復するも、コロナ禍前水準には届かず＞

欧州自動車工業会（ACEA）の発表（2026 年 4 月）（799KB）によれば、 2025 年のフランス国内の乗用車生産台数は 98 万 6,275 台となった。需要減速、生産コストの上昇、一部工場における部品調達問題などを背景に落ち込んだ前年からは、15.5%増と回復した。ただし、依然としてコロナ禍前の水準には届いていない。

フランス国立統計経済研究所（INSEE）公表資料（2026 年 3 月）（フランス語）によれば、乗用車生産は 2020 年以降、おおむね年間 100 万台前後で推移している。これは、2015～2019 年の年平均 170 万台と比較して低水準にとどまっており、フランスの自動車産業は、数量面ではなお調整局面にあるといえる。

もっとも、生産台数の内訳を見ると、大きな構造変化が進行している。最大の特徴は電動化の加速だ。電動車需要の拡大に加え、欧州レベルでの環境規制の強化が、産業側の生産体制の見直しを後押ししている。2025 年には、フランスで生産された乗用車の 54%が電動車となり、電動化の傾向が明確となった 2021 年の 42%から大幅に上昇した。この流れは年後半にかけて一段と加速し、2025 年第 4 四半期には電動車の生産比率が 65%に達した。特に BEV の比率は、2021 年の 13.6%から 2025 年には 21.4%へと拡大した。ハイブリッド車（充電式・非充電式）も 28.0%から 32.2%に増加しており、フランスの乗用車生産は着実に電動化へとかじを切っている。

一方、ガソリン車やディーゼル車といった内燃機関車の生産台数は減少傾向にある。2021 年の 53 万 2,000 台から 2025 年には 46 万 9,000 台へと 11.8%減少した。これに対し、BEV の生産は 74.0%増、ハイブリッド車（充電式・非充電式）も 27.3%増と大きく伸び、生産構造の転換が一段と鮮明になっている。

＜乗用車貿易、赤字縮小も輸入依存は続く＞

フランス税関の統計によると、2025 年の乗用車（HS コード 8703）の輸出台数は前年比 5.3%増の 119 万 4,077 台、輸入台数は前年比 5.6%減の 184 万 8,368 台で、65 万 4,291 台の輸入超過となった。輸入超過台数は、前年の 82 万 2,569 台、2023 年の 69 万 7,342 台から減少したものの、フランスが乗用車の純輸入国である構図に変化はなかった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

輸出先は従来通り欧州諸国が大半を占めている。最大の輸出相手国はベルギー（構成比14.7%）で、前年比5.0%減の17万5,869台だった。これに続き、ドイツ（9.8%）は11万7,444台（9.2%増）、英国（8.7%）は前年から27.2%増の10万3,973台と大幅に伸び、イタリア（8.4%）は10万458台（12.4%減）となった。

輸入先でも、主力は欧州諸国だ。最大の輸入相手国であるスペイン（構成比18.8%）は前年比14.5%減の34万7,331台、2位のドイツ（14.8%）は5.1%減の27万4,236台、3位のルーマニア（8.3%）は4.4%減の15万2,744台と落ち込んだ。

EU域外からの輸入では中国の動きが目を引く。前年の一時的な落ち込みを経て、再び前年比31.7%増の13万2,323台と増勢を示しており、中国生産車の存在感は再び高まっている。一方、7位のモロッコ（6.8%）は20.7%減の12万5,258台と前年からの減少が続いた。また、11位の韓国（2.2%）は33.1%減の4万1,213台と直近2年間でほぼ半減した。15位の日本（1.7%）は22.4%減の3万475台と減少が続いた。

＜電動車は輸入超が続くも、カテゴリー別で動きに差＞

フランスは、BEV、PHEV、HEVのいずれのカテゴリーにおいても純輸入国だ。

2025年のBEVの輸出台数は前年比67.5%増の15万8,824台、輸入台数は前年比6.1%増の31万8,522台となった。輸入超過台数は15万9,698台で、前年の20万5,351台から縮小した。

乗用車生産台数の21%を占めるBEVの37%は国内向けで、2025年のBEV新車登録台数の約4分の1が国産車となった。輸出先は欧州域内が圧倒的に多く、英国が3万5,243台（前年比76.2%増）で最大の輸出先となり、全体の22.2%を占めた。続くドイツ（構成比13.1%）は88.4%増の2万828台、オランダ（11.0%）は88.2%増の1万7,442台と、両国ともに大幅増となった。欧州域外に輸出されたBEVは、国産BEVの50台に1台程度にとどまった。

2025年のBEVの輸入は高水準を維持した。輸入元は欧州諸国が全体の3分の2超を占める。ドイツが最大の輸入相手国で、2025年は前年比6.1%増の9万3,485台と全体の29.4%を占めた。同国からのBEVの輸入は2023年から拡大している。同国メーカーの競争力に加え、2022年に稼働した米国テスラのギガファクトリーが、欧州向けBEVの供給拠点として機能している点が背景にある。

2位の中国からのBEV輸入は3.6%増の6万249台で、全体の18.9%を占めた。ただし、輸入元は必ずしもメーカーの国籍を反映するものではなく、欧米メーカーによる中国生産分も含まれる。フランスでは、BEV補助金制度が組立国を考慮する仕組みへ変更されたこ

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

とを受け（2023 年 9 月 25 日付ビジネス短信参照）、2023 年以降、中国製 BEV の販売・輸入は大きな影響を受けた。ルノー傘下のダチアの「スプリング」は中国製のため補助金対象外となり、2023～2024 年に販売台数が急減した。また、中国の MG も 2024 年に販売台数が約 25%減少した。

HEV の輸出は、2025 年に前年比 27.8%増の 32 万 508 台と大きく伸びた。輸出先では、ベルギー（構成比 31.7%）が 10 万 1,597 台で最大となり、次いでイタリア（14.9%、4 万 7,863 台）、英国（10.7%、3 万 4,388 台）が続いた。特に英国向けは前年比で倍増した。英国に次ぐスペイン向けも 24.3%増の 2 万 6,504 台と拡大がみられた。

一方、輸入は国内需要の拡大を背景に、前年比 41.1%増の 49 万 2,949 台となり、近年の増加傾向を維持した。輸入の約 3 分の 1 はスペインからで、前年を 43.2%上回る 16 万 7,337 台となった。これにルーマニア（87.8%増の 6 万 1,859 台）、トルコ（24.4%増の 4 万 5,218 台）が続いた。中国からの輸入も 3 万 5,335 台と増加し、2 年前と比べて約 10 倍に拡大した。

PHEV の貿易は、輸出が大きく拡大する一方、輸入は国内需要の減少を受けて減少に転じた。輸出は前年比 48.2%増の 2 万 919 台と高い伸びを示し、オランダ（構成比 25.9%）が 63.1%増の 5,413 台で最大となった。ドイツ（8.2%）は 1,720 台とほぼ 3 倍に増加し、トルコ（7.6%）は 1,585 台となった。

一方、輸入は前年比 4.9%減の 11 万 8,020 台で、2023 年をピークに減少傾向が続いている。ドイツ（構成比 41.4%）が 4 万 8,886 台で最大で、スペイン（20.1%）が 2 万 3,741 台、中国（12.2%）が 1 万 4,356 台と続いた。総じて、フランスの自動車産業は生産量の回復局面にある一方で、電動化を軸とした構造転換が同時並行で進んでいる点が特徴といえる。また、自動車貿易に関しては依然として純輸入国であるが、電動車の中では PHEV の輸入が減少に転じるなど、電動車種ごとに異なる傾向が見られる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

イタリア（販売）：電動化が進展 中国勢の存在感高まる

イタリア自動車産業（1）

2026年8月19日　ミラノ事務所（平川 容子）

イタリアの外国自動車代理店組合（UNRAE）が2026年1月27日に発表した報告書「UNRAE Pocket 2025（イタリア語）」によると、イタリアの乗用車新規登録台数は152万5,685台となり、前年比2.1%減（約3万3,000台減）となった。2019年と比較すると20.4%減少しており、コロナ禍前の水準への回復は依然として道半ばだ。

燃料別では、2024年に続きハイブリッド車（HEV）が堅調に拡大し、新規登録台数に占めるシェアは44.4%に達した。また、バッテリー式電気自動車（BEV）のシェアも6.2%まで上昇するなど、環境配慮車への移行は着実に進んでいる。さらに、中国メーカーの比亜迪（BYD）や零跑汽車（リープモーター）の存在感が顕著となり、競争力を高めていることが注目される。

＜上位3社（フィアット、トヨタ、VWの順）は不変＞

2025年の乗用車新規登録台数をメーカー・ブランド別（表1参照）に見ると、前年に引き続きフィアットが首位を維持した。登録台数は14万3,556台で前年比0.9%増と微増。シェアは前年比ほぼ横ばいの9.4%だった。トヨタは2024年に続いて2位を維持したものの、登録台数は前年比1.8%減の12万749台となった。シェアは前年同様7.9%だった。フォルクスワーゲン（VW）も3位を維持したが、登録台数は前年比7.6%減の11万2,073台となり、上位3メーカーの中で減少が目立った。

表1：2025年のメーカー・ブランド別乗用車新規登録台数とシェア

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	2024年台数	2025年台数	前年比	シェア
1（ー）	フィアット	142,341	143,556	0.9	9.4
2（ー）	トヨタ	122,949	120,749	△ 1.8	7.9
3（ー）	フォルクスワーゲン	121,292	112,073	△ 7.6	7.3
4（ー）	ダチア	97,262	95,293	△ 2.0	6.2
5（↑）	プジョー	78,165	75,397	△ 3.5	4.9
6（↓）	ルノー	87,145	74,323	△ 14.7	4.9
7（ー）	BMW	71,043	73,226	3.1	4.8
8（↑）	アウディ	67,810	68,846	1.5	4.5
9（ー）	ジープ	68,445	62,481	△ 8.7	4.1
10（↓）	フォード	68,720	60,726	△ 11.6	4
13（↑）	MG	39,953	49,907	24.9	3.3
14（↓）	現代	49,467	46,720	△ 5.6	3.1
15（↓）	起亜	47,786	44,029	△ 7.9	2.9
18（↑）	日産	34,948	31,495	△ 9.9	2.1
19（↓）	スズキ	37,684	31,219	△ 17.2	2
21（初）	BYD	2,769	23,621	753.1	1.5
26（↓）	テスラ	15,650	12,847	△ 17.9	0.8
27（↓）	マツダ	14,218	10,818	△ 23.9	0.7
28（↑）	ホンダ	7,449	9,717	30.4	0.6
32（初）	リープモーター	274	7,469	2,625.90	0.5
37（↓）	レクサス	6,090	6,432	5.6	0.4
40（↓）	スバル	1,663	2,520	51.5	0.2
43（↓）	三菱	3,253	1,611	△ 50.5	0.1
合計（その他の自動車メーカー・ブランドを含む）		1,558,682	1,525,685	△ 2.1	100

注1：1～10位および日系・アジアメーカー・ブランドなどを記載。
注2：（ー）は前年比で順位が同順、（↑）は上昇、（↓）は下降を示す。
出所：UNRAE資料（2026年1月27日発表）から作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

アジア勢では、現代自動車グループの現代と起亜がいずれも登録台数、シェアともに微減した。順位も現代は 14 位（前年 13 位）、起亜は 15 位（同 14 位）で、前年から後退した。代わって 13 位に浮上したのが、前年 16 位だった上海汽車（SAIC）傘下の英系ブランド MG だ。登録台数は前年比 24.9%増で 4 万 9,907 台を記録した。

日本勢では、日産が 18 位、スズキが 19 位で、2024 年から順位が入れ替わった。スズキは好調だった 2024 年の反動もあり、登録台数は 17.2%減となった。マツダは 27 位で、昨年の 26 位からほぼ変わらなかったが、登録台数は 23.9%減の 1 万 818 台となった。

一方、ホンダは 28 位と、2024 年の 31 位から順位を上げた。登録台数は 30.4%増と好調だった。スバルは登録台数が 2023 年並みの水準に戻り 2,520 台で前年比 51.5%増。順位は 40 位だった。

＜中国メーカーの台頭が鮮明に＞

2025 年は、これまでも注目されてきた中国車の台頭が鮮明になった。上述のメーカー・ブランド別では、BYD が登録台数 2 万 3,621 台で 21 位、リープモーターが 7,469 台で 32 位に入った。また後述するように、両メーカーはプラグインハイブリッド車（PHEV）やバッテリー式電気自動車（BEV）のモデル別ランキングでも存在感を示した。

BYD は 2023 年 7 月 31 日、イタリア・ミラノの中心部であるドゥオーモ広場に国内初の販売拠点を開設。北部イタリアを中心とする大手ディーラー、アウトトリノ（Autotorino）と販売提携し、イタリア市場への本格参入を開始した。2024 年のメーカー・ブランド別ランキングではランク外だったものの、2025 年は PHEV の「シール U」、BEV の「ドルフィン・サーフ」がランクインを後押しした。また、2023 年からステランティスと提携関係にあるリープモーター（ステランティスが 15 億ユーロで約 20%の株式を取得）も存在感を高めている。2024 年は BYD と同じくランク外だったが、2025 年はとりわけ BEV の「T03」が好調で、販売拡大を牽引した。

モデル別の新規登録台数（表 2 参照）では、フィアットの「パンダ」が前年比 2.7%増と堅調に推移し、首位を維持した。ダチアの「サンデロ」は前年比 18.1%減となったものの、前年に続き 2 位を確保した。ジープの「アベンジャー」は 2024 年に前年比 85.0%増と大きく伸長したのに続き、2025 年も 17.5%増と好調を維持し、3 位を堅持。また、トヨタは「ヤリスクロス」が 5 位を維持し、「ヤリス」も前年比 4.8%増と堅調で前年 8 位から 6 位へ順位を上げた。これらはいずれも HEV が販売を牽引している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：2025年のモデル別新規登録台数トップ10

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	モデル	メーカー・ブランド	2024年台数	2025年台数	前年比
1	パンダ	フィアット	99,828	102,485	2.7
2	サンデロ	ダチア	60,381	49,445	△ 18.1
3	アヴェンジャー	ジープ	41,186	48,376	17.5
4	C3	シトロエン	38,592	38,442	△ 0.4
5	ヤリスクロス	トヨタ	36,942	37,386	1.2
6	ヤリス	トヨタ	32,294	33,846	4.8
7	ダスター	ダチア	28,427	33,573	18.1
8	208	プジョー	32,487	31,320	△ 3.6
9	クリオ	ルノー	35,780	29,069	△ 18.8
10	ZS	MG	27,671	28,988	4.8

出所：UNRAE資料（2026年1月27日発表）からジェトロ作成

＜PHEV と BEV が急伸 中国メーカーが存在感＞

燃料別（表 3 参照）のシェアを見ると、ガソリン車およびディーゼル車はいずれも減少した。ガソリン車は 2023 年から 2 年連続で増加していたが、2025 年は 37 万 2,102 台で、前年比で 18.2%減少した。ディーゼル車についても 14 万 7,573 台で前年比 31.5%減と、大幅な減少となった。

表3：乗用車新規登録台数の動力源別シェアの推移

（単位：%）

燃料別	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
ガソリン	37.8	29.9	27.7	28.5	29.2	24.4
ディーゼル	32.7	22.1	19.6	17.5	13.8	9.7
液化石油ガス（LPG）	6.8	7.4	9	9.1	9.3	9.2
ハイブリッド（HEV）	16.1	29	34	36.1	39.9	43.9
プラグインハイブリッド（PHEV）（注）	2	4.8	5.1	4.4	3.4	6.6
バッテリー式電気自動車（BEV）	2.4	4.6	3.7	4.2	4.2	6.2
メタンガス	2.3	2.2	0.8	0.1	0.1	0

注：レンジエクステンダー車（REX）を含む。

出所：UNRAE資料（2026年2月27日発表）からジェトロ作成

HEV は前年に引き続き順調に拡大。シェアは前年の 39.9%から 4 ポイント上昇し、43.9%に達した。ただし、登録台数の伸びは前年比 7.6%増にとどまり、2023 年からの 2 桁成長と比べるとやや伸びが鈍化している。

環境対応車の中で、シェアおよび登録台数で特に大きく伸長したのが、PHEV と BEV だ。とりわけ PHEV は、シェアが前年の 3.4%から 6.6%へと約 2 倍に拡大し、登録台数も前年比 90.2%増の 10 万 407 台に達するなど、顕著な成長を示した。

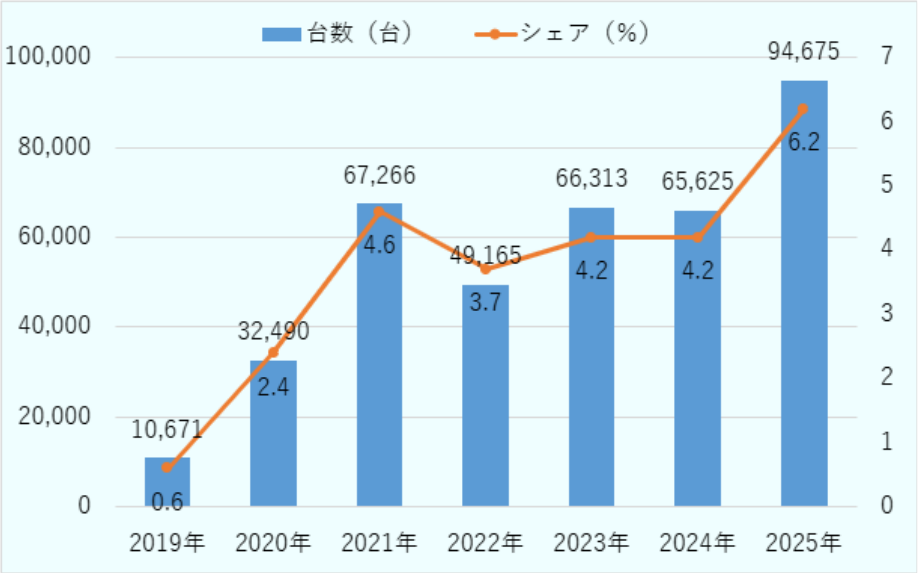
この背景には、各メーカーが PHEV のラインアップを拡充したことで、消費者の選択肢が広がったことがある。また、社用車課税制度の改正が 2025 年に施行されたことも、追い風となった。同制度では、福利厚生として従業員に提供される私的利用可能な社用車につい

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

て、環境性能に応じた課税基準の見直しが行われた。その結果、PHEV が税制上有利な区分となり、企業需要の拡大を後押ししたとみられている。

BEV のシェアは前年の 4.2%から 6.2%へと拡大した（図参照）。登録台数も 9 万 4,675 台と前年比 44.3%増となり、着実な成長を示している。背景には、2025 年 10 月に導入された環境・エネルギー安全保障省による補助金制度が奏功したことがあるとみられる。さらに、BEV については社用車需要に加え、個人向けを含む全ての販売チャネルで伸びがみられ、市場全体での普及が進んでいると分析されている。

図：BEV新規登録台数の推移



出所：UNRAE資料（2026年2月27日発表）からジェトロ作成

環境対応車を動力方式・モデル別に見ると、HEV（表 4 参照）ではトヨタ「ヤリスクロス」がフィアット「パンダ」に次ぐ 2 位、トヨタ「ヤリス」は前年同様 3 位となった。ただし登録台数には大きな差があり、首位「パンダ」の 10 万 2,430 台に対し、「ヤリスクロス」は 3 万 7,386 台にとどまった。また、日産「キャシュカイ」は前年比 10.2%減となったものの、7 位でトップ 10 圏内を維持している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表4：2025年のHEVモデル別新規登録台数トップ10

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	モデル	メーカー・ブランド	2024年台数	2025年台数	前年比
1	パンダ	フィアット	97,571	102,430	5.0
2	ヤリスクロス	トヨタ	36,941	37,386	1.2
3	ヤリス	トヨタ	31,643	33,755	6.7
4	アヴェンジャー	ジープ	13,823	25,059	81.3
5	プーマ	フォード	28,166	24,097	△ 14.4
6	600	フィアット	5,922	20,778	250.9
7	キャシュカイ	日産	18,369	16,491	△ 10.2
8	3008	プジョー	5,007	14,983	199.2
9	ZS	MG	849	13,723	1516.4
10	208	プジョー	5,069	13,457	165.5

注：新規登録台数のうち、ハイブリッド車に限定して集計。

出所：UNRAE資料（2026年1月27日発表）からジェトロ作成

PHEV（表 5 参照）では、前述のとおり BYD の「シール U」が大幅に伸長し首位だった。トヨタの「C－HR」は 2 位だった。「C－HR」は前年比 4.2 倍増の 7,592 台と伸びたが、「シール U」はそれを上回る 1 万 4,488 台（前年比 12 倍）だった。

表5：2025年のPHEVモデル別新規登録台数トップ10

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

順位	モデル	メーカー・ブランド	2024年台数	2025年台数	前年比
1	シールU	BYD	1,190	14,488	1117.5
2	C-HR	トヨタ	1,805	7,592	320.6
3	X1	BMW	3,145	6,254	98.9
4	Tiguan	フォルクスワーゲン	776	5,521	611.5
5	7	ジェイクー	-	4,253	-
6	ゴルフ	フォルクスワーゲン	479	4,077	751.1
7	フォルメンター	クプラ	3,812	3,169	△ 16.9
8	スポルテージ	起亜	641	2,937	358.2
9	クーガ	フォード	2,578	2,629	2.0
10	テラマール	クプラ	103	2,419	2248.5

注1：レンジエクステンダー車（REX）を含む。

注2：2025年に投入されたモデルは前年比計上不可。

出所：UNRAE資料（2026年1月27日発表）からジェトロ作成

BEV（表 6 参照）でも、前述のとおり中国メーカーの躍進が目立った。テスラは前年に引き続き「モデル 3」が首位を維持したものの、登録台数は前年比 10.4%減の 7,114 台にとどまった。テスラの「モデル Y」は登録台数が 23.7%減で、前年の 2 位から 3 位へ後退した。一方、2025 年はリープモーターの「T03」が 2 位に食い込み、5 位には BYD の「ドルフィン・サーフ」がランクイン。トップ 5 のうち 2 モデルを中国メーカーが占めた。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

乗用車全体では自国のフィアットをはじめ欧州メーカー・ブランドのシェアが底堅いものの、環境適応車への移行、販売増加に伴い、中国車が販売台数を伸ばす様子がうかがえる。中期的な競争の激化や市場構造の変化を注視する必要がある。

表6：2025年のBEVモデル別新規登録台数トップ10

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

順位	モデル	メーカー・ブランド	2024年台数	2025年台数	前年比
1	モデル3	テスラ	7,943	7,114	△ 10.4
2	T03	リープモーター	197	6,242	3068.5
3	モデルY	テスラ	7,435	5,676	△ 23.7
4	スプリング	ダチア	3,542	4,813	35.9
5	ドルフィンサーフ	BYD	-	4,566	-
6	C3	シトロエン	758	4,129	444.7
7	iX1	BMW	2,366	3,041	28.5
8	プーマ	フォード	-	2,577	-
9	アヴェンジャー	ジープ	2,479	2,485	0.2
10	5	ルノー	383	2,329	508.1

注1：新規登録台数のうち、BEV車に限定して集計した内数。

注2：2025年に投入されたモデルは前年比計上不可。

出所：UNRAE資料（2026年1月27日発表）からジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

イタリア（生産）：EU 政策見直しとイタリア産業界の反応

イタリア自動車動向（2）

2026 年 8 月 24 日　ミラノ事務所（平川 容子）

2025 年末から 2026 年初頭にかけて、欧州委員会（欧州委）は自動車産業にとって転換点となる 2 つの政策案を発表した。複数の法案で構成する「自動車産業支援パッケージ」（2025 年 12 月 16 日発表、2025 年 12 月 25 日付ビジネス短信参照）と、「産業加速法案（IAA）」だ（2026 年 3 月 4 日発表、2026 年 3 月 13 日付ビジネス短信参照）。本稿では両政策に対するイタリア政府および産業界の動きをまとめる。一連の政策案とそれに対する国内の保護主義的な反応・提案からは、中国メーカーの台頭に伴う産業構造の変化や、それに対する危機感が見て取れる。

＜自動車産業支援パッケージは「不十分」＞

「自動車産業支援パッケージ」（以下、「支援パッケージ」）で最も注目された変更点は、2035 年までに乗用車・小型商用車の二酸化炭素（CO2）排出量の「100%削減（2021 年比）」を掲げた目標を、「90%削減（同）」へ緩和した点だ。イタリア政府は従来この目標の達成期限に反対しており、アドルフォ・ウルソ企業・メードインイタリー相（企業相）は今回の変更を歓迎した。ただし、2026 年 1 月に開催された自動車産業協議会では「正しい方向性だが、（数値の緩和だけでは）十分ではない。2035 年までに 100%削減という数値目標は引き下げたが、技術的中立性の原則の尊重、バイオ燃料の活用促進、バッテリーサプライチェーンへの十分な資源投入、『メード・イン・ヨーロッパ』の保護なども必要だ」と付け加えた。イタリア自動車工業会（ANFIA）も「現時点での提案内容として全く不十分」との見方を示したポジションペーパー（提案書）を 2026 年 1 月に公表。さらなる制度見直しに向けた ANFIA の代案や要望を以下のとおり取りまとめた。

1. 再生可能燃料の正当な評価

欧州委は 2035 年目標を「90%削減（2021 年比）」に緩和し、2035 年以降残りの 10%については、最大 7%を EU 域内で生産されたグリーンスチール（製造時の CO2 排出を削減した鉄鋼）、最大 3%を持続可能燃料の利用で補完可能としている。ANFIA は、最大 3%とされている持続可能燃料の割合が不当に低すぎると指摘。既にバイオ燃料や合成燃料などの再生可能燃料は他の EU 規制で評価されているにも関わらず、2035 年まで対象とならない点にも疑問を呈した。さらに、再生可能燃料の CO2 削減効果を排出規制値に反映する CCF（カーボン補正係数）の導入や、カーボンニュートラル燃料（CNF）のみを動力源とする車両をゼロエミッション車（ZEV）の新たなカテゴリーとして位置付けることを求めた。

2. 目標値のさらなる引き下げ

ANFIA は、2035 年までの自動車の CO2 排出削減目標の制度設計が、バッテリー式電気自動車（BEV）中心で、ハイブリッド車（HEV）やプラグインハイブリッド車（PHEV）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

への企業の投資継続を困難にしていると指摘。さらに、2027 年から導入される新しい評価基準（Euro 6e-bis-FCM）（注）により、PHEV の CO2 排出量が高く算定されることにも懸念を示した。近年の急速な技術の発展により、PHEV の電動航続距離が 100 キロメートル（km）超まで向上している点などを考慮すべきとした。また小型商用車では、BEV の総保有コストの高さや充電インフラ不足が障害となっていることを指摘。乗用車・小型商用車の CO2 排出削減目標に対して、次の表のとおり見直しを提案した。

表：EUの乗用車・小型商用車にかかるCO2排出削減目標値の推移およびANFIAの代案

項目	目標年	EU目標値（2023年4月に規則として成立）	EU目標値（2025年12月発表の欧州委案：自動車産業支援パッケージ）	ANFIAの代案（2026年1月発表）
乗用車	2030年目標	55%減（2021年比）	55%減（2021年比）	なし（注）
	2035年目標	100%減（同上）	90%減（同上）	75%減（2021年比）
小型商用車	2030年目標	50%減（同上）	40%減（同上）	30%減（同上）
	2035年目標	100%減（同上）	90%減（同上）	75%減（同上）

注：ANFIAは、乗用車の2030年目標値については代案を示していない。
出所：ANFIAの資料を基にジェトロが作成

3. 小型 EV への優遇の拡充

支援パッケージでは、EU 製の小型 BEV を「M1e」として新カテゴリーを創設。メーカーの CO2 平均排出量の算定において「M1e」は 1 台当たり 1.3 台分として計上する優遇策を提案した欧州委の法案に対し、ANFIA は 1.5 台分までの引き上げを求めた。また、法案では優遇措置は 2034 年までとしているが、それ以降も継続することを提案した。

4. CO2 規制の柔軟措置の適用期間を延長

CO2 排出削減目標の達成時期の柔軟化措置「Banking & Borrowing」についても、さらなる期間の延長を求めた。これは、目標の超過達成分と未達成分を一定期間内で相殺できる柔軟措置で、欧州委は 2025～2027 年に加えて 2030～2032 年にも本措置を導入することを提案した。ANFIA は、メーカーの対応余地をさらに拡大するため、乗用車・小型商用車ともに適用期間を 5 年間（2025～2029 年、2030～2034 年）へ延長するよう要望した。

そのほかにも、フェラーリやランボルギーニに代表される、生産台数は少ないものの高品質・高付加価値の車両を提供する小規模メーカーについては、CO2 排出規制に関する特例措置の維持など、柔軟な対応を求めた。

＜「メード・イン・ヨーロッパ」を巡る期待と課題＞

欧州委は 2026 年 3 月 4 日、公共調達や補助金の対象に「メード・イン・ヨーロッパ」および／または「低炭素」の基準を導入する新たな産業政策である産業加速法案（IAA）を発

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表した。同法案は、世界的な競争の激化や戦略的分野における EU 域外のサプライヤーへの依存度が高まっている中で、EU の GDP に占める製造業の割合を、2024 年の 14.3%から、2035 年までに 20%へ引き上げるという目標を掲げている。

自動車産業については、公共調達や、企業向け車両購入補助などの支援制度の対象となる BEV や PHEV、燃料電池自動車（FCEV）に対し

- 車両が EU 域内で組み立てられていること
- バッテリーを除く車両構成部品の 70%以上（工場渡し価格ベース）が EU 域内原産であること
- バッテリーについて、セルを含む少なくとも 3 つの主要構成部品が EU 域内原産であること

などの EU 域内原産の要件を定める。これらは IAA 発効から 6 カ月後から適用され、3 年後にはさらに厳格な基準が導入される予定だ。

ウルソ企業相は IAA について、欧州委案の支持を表明した。一方で、現在の産業構造が危機にある中、迅速かつ具体的な行動が必要だとし、「『メード・イン・ヨーロッパ』や低炭素要件の導入を 2029 年まで待つべきではない」と提言した。また、「メード・イン・ヨーロッパ」の原則については、イタリアが従来から支持してきた方針に沿うものとして歓迎する一方、戦略的分野から的を絞り、段階的に導入し、生産の実態にそぐわない硬直的な規制とならないよう配慮すべきだとの考えを示した。

1. IAA に対するイタリア自動車産業界の反応

ANFIA も、欧州の自動車サプライチェーンを維持・強化するための重要な第一歩として IAA を支持。その上で、EU 域内原産の基準のさらなる厳格化を求めた。IAA は EU 域内に加え、EU と FTA（自由貿易協定）や関税同盟を締結する国で生産された部品も域内原産と見なし、支援制度の対象に含めている。しかし、ANFIA は原則として EU27 カ国と英国に限定すべきだと主張。対象範囲の拡大は、欧州産品の価値向上という制度本来の目的が薄れる可能性があると懸念を示した。EU27 カ国と英国以外の国を含める場合は、個別に判断するよう提案した。

一方、イタリアの外国自動車代理店組合（UNRAE）は「EU 域内原産の規定化を急ぐべきではない」と異なる見解を主張した。そのうえで、BEV の普及や充電インフラの整備、卸売りエネルギー価格に見合った充電料金体系の見直しなどを優先すべきとの考えを示した。依然として欧州での自動車販売台数が 2019 年（新型コロナウイルス禍前）の水準に回復せず、イタリアの BEV への移行が欧州主要国に比べて遅れていることなどを理由に保護主義的な措置は、企業や消費者に不利益をもたらす可能性があると指摘する。

2025 年のイタリアの乗用車新規登録台数における BEV・PHEV の市場シェアは合計で 12.8%となった（BEV は 6.2%、PHEV は 6.6%で、いずれも前年から大きく伸長）。しか

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

し、欧州自動車工業会のデータによると、英国は 34.5%、ドイツは 30.0%、フランスは 26.7%、スペインは 19.6%で、依然イタリアは極めて低い水準にとどまる。

UNRAE は、企業向けの車両購入に関する税制改革なども提案している。UNRAE は、イタリアの社用車に対する税制優遇措置（経費控除、付加価値税控除、減価償却制度など）が、欧州主要市場と比べて不十分なため、環境対応車の普及を妨げていると指摘している。

日本の経団連に相当するイタリア産業連盟（コンフィンドゥストリア）は 2026 年 6 月 10 日、IAA に関する意見書を上院に提出した。反対する立場は示していないが、欧州産業界が直面する課題に対する決定的な解決策とはならないとの見方を示した。持続可能なエネルギーの価格体系と、供給の安定化を実現する政策の構築などを優先的に進める必要があると主張した。

2. 中国メーカーとの競争・協業が同時に進む欧州市場

EU における保護主義的な潮流の背景には中国メーカーの台頭がある（前編「電動化が進展 中国勢の存在感高まる」参照）。しかし、政策によって競争条件を変えることはできても、消費者の選好がどのように変化するかは不確実だ。2026 年 2 月には、イタリア主要紙『ラ・レプブリカ』などがビジネスコンサルティング会社アレーテ・コンサルティング（Arete Consulting）の調査結果を報じ、イタリア人の約 7 割が中国製乗用車の購入に前向きだと伝えた。この割合は前年の同調査を上回っており、価格面での優位性だけでなく、先進的な車載システムなどを含む総合的な品質への評価が高まっていることが背景にあると分析している。こうした中、ステランティスは同年 5 月、東風汽車や零跑汽車（リープモーター）との協業拡大を相次いで発表した。中国メーカーの技術や価格競争力を取り込みながら、欧州工場での合弁生産を進めることで、「欧州域内原産」要件への対応を図る動きとして注目されている。EU 域内産業の保護と欧州自動車産業の競争力強化をいかに実現するかが、今後の課題となろう。

注：Euro 6e-bis-FCM。EU の定める排出ガス規制の改訂版。新規の型式認証の際の走行距離が、より実際の走行に近い評価をするため段階的に引き上げられており、PHEV の CO2 排出量はより厳しく算定・審査されるとみられる。2025 年に 800km から 2,200km、2027 年には 4,260km に引き上げられる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

スペイン（販売）：プラグイン車、新車登録の約 2 割に

スペイン自動車産業（1）

2026 年 9 月 29 日　マドリード事務所（伊藤 裕規子）

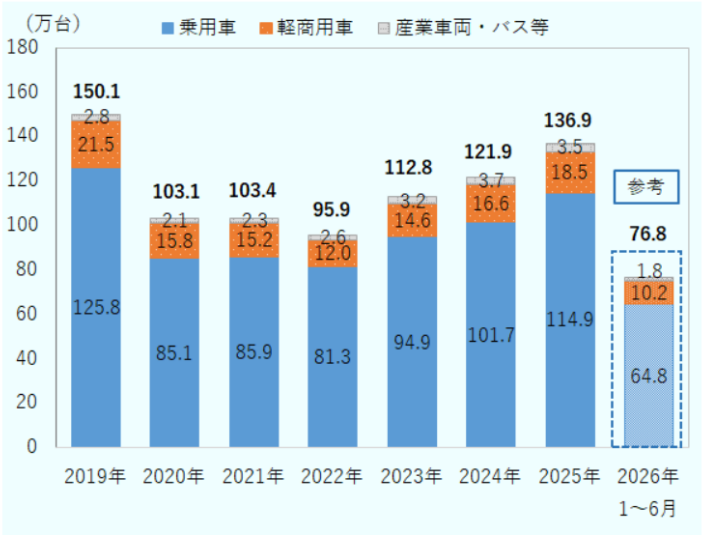
2025 年のスペインの乗用車新車登録台数は前年比 12.9%増の 114 万 8,650 台となった。ハイブリッド車（HEV）が最大燃料タイプの地位を固める一方、購入補助によりプラグインハイブリッド車（PHEV）とバッテリー式電気自動車（BEV）の割合も 19.6%まで上昇した。EU による中国製 BEV への相殺関税が適用される中、中国系ブランドは PHEV などを相次いで投入し、市場への浸透を強めた。前編では HEV・PHEV を電動化の軸として進め、中国勢もそれに対応した商品戦略を強めている販売動向に関して、後編ではそれに対応した生産動向を解説する。

＜乗用車市場は回復続く、電動車補助と買い替え需要が追い風＞

スペイン自動車工業会（ANFAC）の年次報告（スペイン語）によると、2025 年の乗用車新車登録台数は 114 万 8,650 台と前年比 12.9%増加した（図参照）。2 年連続で 100 万台を上回ったが、コロナ禍前の 2019 年（125 万 8,251 台）にはなお 1 割弱届かなかった。販売チャネル別では、個人向けが 53 万 9,642 台（18.1%増）と好調で、法人向けは 41 万 8,574 台（12.0%増）、レンタカー向けは 19 万 434 台（2.3%増）だった。

需要を押し上げたのは、雇用・所得環境に支えられた個人・法人向け需要の好調、「MOVES III」などのプラグイン車（BEV・PHEV）購入補助制度、2024 年秋の東部洪水被災（2024 年 11 月 5 日付ビジネス短信参照）に伴う車両の買い替えだ。2026 年上半期の乗用車新規登録も、前年同期比 6.2%増となるなど、拡大基調が続く。なお、2025 年の軽商用車は 18 万 5,056 台（11.6%増）と好調だった一方、産業車両・バスなどは 3 万 5,389 台（3.1%減）だった。

図：スペインの自動車新車登録台数の推移（2019～2025年、2026年1～6月）



注：2026年は1～6月累計。
出所：スペイン自動車工業会（ANFAC）のデータを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜トヨタ首位維持、ルノーと中国系が躍進＞

メーカー・ブランド別では、トヨタ（レクサス含む）が 10 万 5,739 台（0.9%増）で 4 年連続の首位を維持した（表 1 参照）。ただし、2 位のセアト（クプラ含む、9 万 2,731 台、5.7%増）との差は縮小した。3 位のルノーは 8 万 3,308 台（29.7%増）だった。スペイン生産のフル HEV によるスポーツ用多目的車（SUV）群の好調が伸びを支えた。

表1：スペインの主要メーカー・ブランド別乗用車販売台数とシェア（2025年）

（単位：台、%、ポイント）（△はマイナス値、－は値なし）

順位	メーカー・ブランド	販売台数	前年比伸び率	シェア	シェア（前年比）
1	トヨタ/レクサス	105,739	0.9	9.2	△1.1
2	セアト/クプラ	92,731	5.7	8.1	△0.6
3	ルノー	83,308	29.7	7.3	0.9
4	フォルクスワーゲン	76,545	14.4	6.7	0.1
5	現代	68,568	5.7	6.0	△0.4
6	ダチア	65,788	20.1	5.7	0.3
7	起亜	61,708	3.0	5.4	△0.5
8	プジョー	57,142	10.4	5.0	△0.1
9	メルセデス	50,721	7.6	4.4	△0.2
10	BMW	45,867	1.4	4.0	△0.5
11	MG	45,163	46.8	3.9	0.9
12	シュコダ	42,387	10.8	3.7	△0.1
13	アウディ	41,260	6.4	3.6	△0.2
14	日産	34,711	10.1	3.0	△0.1
15	シトロエン	34,286	△10.9	3.0	△0.8
16	フォード	29,065	13.6	2.5	0.0
17	オペル	26,549	3.2	2.3	△0.2
18	BYD	25,556	373.9	2.2	1.7
19	マツダ	19,003	8.4	1.7	△0.1
20	テスラ	16,005	△4.0	1.4	△0.2
－	その他	126,548	25.4	11.0	1.1
合計		1,148,650	12.9	100.0	－

注：トヨタはレクサスを含み、セアトはクプラを含む。

出所：スペイン自動車工業会（ANFAC）のデータを基にジェトロ作成

中国系では、上海汽車（SAIC）傘下の MG が主力 SUV「ZS」と HEV・PHEV の商品拡充を追い風に 4 万 5,163 台（46.8%増）で 11 位となった。販売網と車種構成を急拡大して本格量販に移行した BYD は 2 万 5,556 台（同 4.7 倍）で 18 位に上昇した。中国系 20 ブランド（注 1）は、合計 10 万 2,186 台と前年の約 2.2 倍に増加、新規登録全体に占めるシェアは 8.9%となり、日本系ブランド（17 万 7,381 台、同 3.9%増、シェア 15.4%）や韓国系ブランド（13 万 4,164 台、同 3.4%増、シェア 11.7%）には依然及ばないが、市場への浸透を強めている。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

車種別では、低価格のダチア「サンデロ」（3 万 8,548 台）が 3 年連続の首位となり、ルノー「クリオ」（2 万 7,104 台）、MG「ZS」（2 万 3,731 台）、セアト「イビサ」（2 万 3,201 台）、現代「ツーソン」（2 万 1,974 台）が続いた。上位 15 モデルのうち 9 モデルが SUV だ。SUV は登録台数全体の 6 割超を占め、前年からの増加分の約 8 割を占めるなど、2025 年の乗用車市場を牽引した。こうした需要を背景に、HEV や PHEV の SUV ラインアップを拡充したメーカーが販売を伸ばした。

＜PHEV と BEV が急伸、プラグイン車のシェアは約 2 割に＞

燃料タイプ別では、HEV が 48 万 3,280 台（23.2%増）、シェア 42.1%で最大となった（表 2 参照）。ただし、うち 6 割近くは小型モーターでエンジンを補助するマイルドハイブリッド車（MHEV）であり、フル HEV は HEV 全体の 41.9%と、その比率が徐々に低下している。一方、ガソリン車は 31 万 8,224 台（16.0%減）、ディーゼル車は 6 万 2,670 台（35.0%減）と後退し、ガソリン車とディーゼル車の合計シェアは、2020 年の 77.5%から 33.2%へ縮小した。

表2：燃料タイプ別の乗用車新車登録台数　（△はマイナス値）

燃料タイプ	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年		2025年		前年比（%）
	台数	台数	台数	台数	台数	構成比	台数	構成比	
ハイブリッド車（HEV）	137,428	219,426	239,672	302,988	392,384	38.6	483,280	42.1	23.2
ガソリン車	423,579	387,931	341,063	387,609	378,688	37.2	318,224	27.7	△16.0
ディーゼル車	235,890	171,164	139,599	118,646	96,429	9.5	62,670	5.5	△35.0
プラグインハイブリッド車（PHEV）	23,310	43,227	47,791	62,165	58,565	5.8	123,989	10.8	111.7
バッテリー式電気自動車（BEV）	17,920	23,680	30,521	51,611	57,376	5.6	101,627	8.8	77.1
その他（注）	13,083	14,049	14,730	26,343	33,521	3.3	58,860	5.1	75.6
合計	851,210	859,477	813,376	949,362	1,016,963	100.0	1,148,650	100.0	12.9

注：その他は、燃料電池車（FCV）、天然ガス自動車（NGV）、液化石油ガス自動車（LPG）を含む。
出所：ANFACのデータを基にジェトロ作成

2025 年に最も大きく動いたのはプラグイン車だ。PHEV は 12 万 3,989 台と前年比 2.1 倍に拡大し、BEV も 77.1%増の 10 万 1,627 台と初めて 10 万台を超えた。両者を合わせたプラグイン車は 22 万 5,616 台（94.6%増）で、シェア 19.6%（前年比 8.2 ポイント増）に達した。

BEV の主要メーカー・ブランド別では、BYD の登録台数が前年比 4.2 倍に拡大し、首位のテスラに肉薄した。また、起亜、ルノー、現代も 2～4 倍に伸びたことで、テスラの独走から多極化へ移った（表 3 参照）。

象徴的なのが、最大 605 キロメートル（km）の航続距離を掲げる小型 SUV、起亜「EV3」だ。登録台数 5,661 台で BEV モデル別 3 位となり、テスラ車以外で最上位に入った。PHEV

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

でも、BYD「Seal U」、MG「EHS」、トヨタ「C-HR」、メルセデス・ベンツ「GLC」などの SUV が上位を占める。プラグイン車が先行ユーザー向けの商品から、実用性を重視する一般消費者向けに裾野を広げ始めたことがうかがえる。

表3：主要メーカー・ブランド別プラグイン乗用車新規登録台数（2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

BEV

メーカー	2024年	2025年	
		台数	前年比
テスラ	16,680	16,005	△4.0
BYD	3,801	15,859	317.2
起亜	2,820	6,772	140.1
ルノー	1,360	5,509	305.1
現代	1,498	4,993	233.3
合計（その他含む）	57,376	101,627	77.1

PHEV

メーカー	2024年	2025年	
		台数	前年比
メルセデス・ベンツ	13,397	16,081	20.0
トヨタ	3,591	13,839	285.4
BYD	1,592	9,697	509.1
クプラ	4,124	9,598	132.7
MG	1,559	8,417	439.9
合計（その他含む）	58,565	123,989	111.7

注：PHEVはガソリンベースとディーゼルベースの合算。ディーゼルPHEV乗用車は全数がメルセデス・ベンツ。
出所：ANFAC

2026 年上半期のプラグイン車は、前年同期の約 4 割増と引き続き好調だ。

＜各メーカーで異なる低 CO2 戦略＞

2025 年の EU 全体の燃料別シェア（乗用車）は、HEV 34.5%、ガソリン 26.6%、BEV 17.4%、PHEV 9.4%、ディーゼル 8.9%だった。スペインは HEV と PHEV の比重が高い一方、BEV のシェアは EU 平均の約半分にとどまる。BEV への直接移行だけでなく、ハイブリッド化による段階的な低排出化が大きな役割を果たしている。

メーカー別に見ると、トヨタはフル HEV を主力としつつ PHEV を上積みし、ルノーはフル HEV を主軸に液化石油ガス（LPG）車や BEV を組み合わせ、両社とも車両登録税が免除される新車の 1 台当たり平均 CO2 排出量は、120g/km 以下の車両比率を約 9 割へ高めた。ステランティスは 2024 年に投入した MHEV を本格的に拡販し、BEV の拡充を進めた。フォルクスワーゲン・グループはガソリン・ディーゼル車をなお主力としながら PHEV、MHEV、BEV を増やした。プレミアムブランドでは、BMW が MHEV を主力に BEV を伸ばす一方、メルセデスは MHEV と PHEV を中心に販売している。同じ低 CO2 対応でも、既存顧客、価格帯、欧州戦略の違いがスペインでの各社の販売構成に表れている。

こうした構造変化により、平均 CO2 排出量は、2024 年の約 115.5g/km から 2025 年には 103g/km へ 10.8%低下した。EU の乗用車 CO2 規制は 2025 年から目標が厳格化され、2025～2027 年の平均排出量が目標値を超えないようにしなければならない。各社にとっては BEV 比率だけでなく、量販車全体をいかに速く低排出化するかが収益と規制対応を左右する。なお、欧州環境庁（EEA）によると、同年の欧州平均は 1 台当たり 96.7g/km（暫定値、EU にノルウェー、アイスランドを含む）だった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜関税と域内生産優遇、競争軸は生産地へ＞

中国系メーカーも戦略は一様でない。交通総局（DGT）のデータに基づくと、中国ブランドの 2025 年の新規登録台数（10 万 2,186 台）のおおよその燃料別構成比は、BEV が 2 割、PHEV が 3 割、フル HEV が 2 割、その他内燃機関・ガス車が 3 割だった。BYD は BEV 約 6 割、PHEV 約 4 割のプラグイン車だけで販売を 4.7 倍に伸ばしたのに対し、MG は主にフル HEV、PHEV、ガソリン車、BEV と幅広い動力源で 46.8%増を実現した。

中国車の燃料構成は通商政策の影響も受けている。EU は 2024 年 10 月末より、中国製 BEV にメーカー別で 7.8～35.3%の追加相殺関税を適用している。その中で、2025 年の中国からの乗用車輸入額（注 2）は前年比 19.0%増の約 25 億ユーロとなったが、BEV 輸入額は前年比 48.5%減少した一方、PHEV 輸入額は同約 6.1 倍に増加した。輸入額に占める BEV の割合は 2024 年の 64%から 28%へ、PHEV の割合は 8%から 39%へと逆転した。新型車投入や需要、価格など関税以外の要因も考えられるが、中国勢が PHEV を拡充する動きと整合している。

さらに、「MOVES III」の後継として 2026 年 7 月に制度化されたプラグイン車購入支援策「Auto+」では、車両が EU 域内で最終組み立てされた場合に車両カテゴリー別最大助成額の 15%が加算される。さらに、バッテリーに関する要件を満たした場合には同 10%が加算される。PHEV などでは、製造工程の一部（少なくともバッテリーパックの組立）を EU 域内で行うことが要件となる。BEV については、これに加えてバッテリー部品の供給源分散や水銀含有量に関する条件も課される。助成額の算定要素に「EU 域内産」を明示的に組み込んだことで、中国勢を含む各社にとって競争の焦点は「何を売るか」だけでなく「どこで製造するか」にも広がっている。次稿では、この変化をスペインの自動車生産と各社の投資戦略から検証する。

注 1：2025 年にスペインで新車登録実績のある中国系ブランドは、MG、BYD、オモダ（OMODA）、ジャクー（JAECOO）、零跑汽車（LEAPMOTOR）、領克（LYNK&CO）、斯威汽車（SWM）、小鵬汽車（XPENG）、東風小康汽車（DFSK）、奔騰（BESTUNE）、睿藍汽車（LIVAN）、東風汽車（DONGFENG）、賽力斯汽車（SERES）、北京汽車（BAIC）、嵐図汽車（VOYAH）、雲度汽車（YUDO）、開沃新能源汽車（SKYWELL）、騰勢（DENZA）、上汽大通汽車（MAXUS）、知豆汽車（ZHIDO）の 20 ブランド。

注 2：「中国原産車」の貿易統計には、テスラや欧州系ブランドなど、非中国系ブランドの中国生産車も含まれる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

スペイン（生産）：2 年連続減産も投資は過去最高

スペイン自動車産業（2）

2026 年 9 月 29 日　マドリード事務所（伊藤 裕規子）

2025 年のスペイン自動車販売動向を取り上げた前編に続き、本稿では、国内生産と輸出の動向を見る。生産は 2 年連続で減少した一方、電動化投資は過去最高を記録しており、スペインでは次世代の自動車・電池産業集積に向けた再編が進んでいる。また、ハイブリッド車（HEV）とプラグインハイブリッド車（PHEV）の増産、バッテリー式電気自動車（BEV）量産に向けた工場再編など、生産構造の変化を追う。さらに、中国企業との協業やバッテリー関連投資など、電動化を軸に進む生産基盤の再構築について概観する。

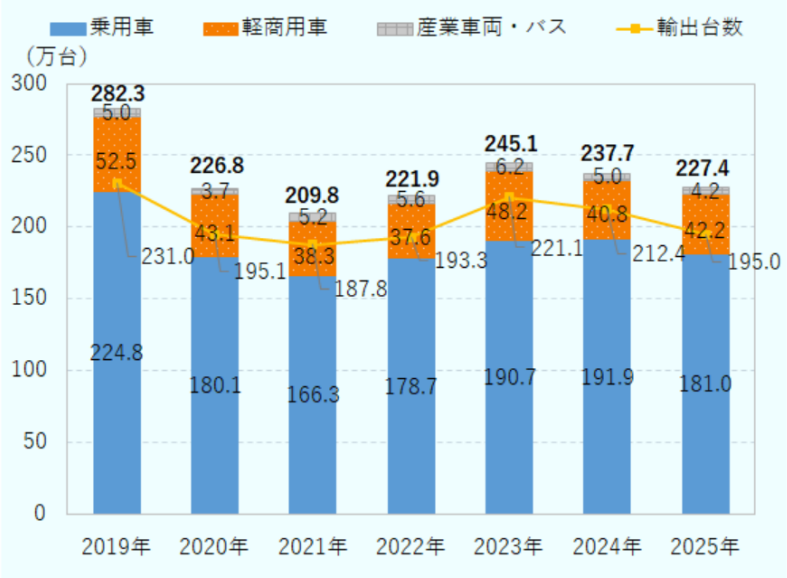
＜欧州第 2 位の生産国、2 年連続で減産＞

スペインは 2025 年も世界第 9 位、欧州第 2 位の自動車生産国で、国内には欧米メーカーを中心に 12 の主要な完成車工場が立地する。スペイン自動車工業会（ANFAC）によると、2025 年の生産台数は前年比 4.3%減の 227 万 4,026 台となり、2 年連続で前年を下回った（図 1 参照）。うち乗用車は 5.7%減の 181 万 331 台で、小型のスポーツ用多目的車（SUV、67 万 7,234 台）と小型車（47 万 3,105 台）が乗用車生産の 63.5%を占めた。減産幅は、EU プラス英国の約 1%減を上回った。ANFAC はスペインの減産要因として、主要輸出先である欧州市場の需要低迷と、電動化モデル導入に伴う生産ライン再編を挙げている。

輸出台数は前年比 8.2%減の 195 万 103 台と、生産台数を上回るペースで減少し、生産に占める輸出比率も 3.6 ポイント低下して 85.8%となった。欧州・トルコ向けが輸出全体の 92.6%を占め、輸出先の上位はドイツ（34 万 179 台）、フランス（33 万 7,166 台）、英国（24 万 826 台）、トルコ（23 万 3,284 台）、イタリア（19 万 9,525 台）だった。輸出の大半を欧州市場に依存するだけに、域内需要の弱さが国内生産を下押しした。なお、欧州以外の主要輸出先は、メキシコ（3 万 2,563 台）、モロッコ（2 万 5,179 台）、日本（2 万 422 台）、南アフリカ共和国（9,216 台）、チリ（8,212 台）だった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図1：スペインの自動車生産・輸出の推移（2019～2025年）



出所：ANFAC

＜電動車は 37.5%に、HEV が増産を牽引＞

全体が減産となる一方、HEV、PHEV、BEV を合わせた電動車の生産は、前年比 27.3%増の 85 万 1,647 台と大幅に増加し、生産全体に占める割合は 37.5%と前年から 9.3 ポイント上昇した。前年からの電動車増加分約 18 万 3,000 台のうち、9 割近くを HEV が占めた。

HEV は 34.3%増の 62 万 6,441 台と、生産全体の 27.5%まで拡大した。HEV 生産の中心的な担い手はルノーで、同社はスペインをグループの世界的な HEV 生産拠点に位置付ける。ルノーのフル HEV 全 7 モデルのうち 5 モデルをパレンシア工場とバリャドリード工場で生産し、バリャドリードでは HEV 用バッテリーも組み立てる。PHEV も 33.8%増の 11 万 7,474 台となった。地元スペインのクプラ（セアト）やルノーなどで EV 走行距離を 100 キロ超に伸ばした新世代モデルの生産が本格化したほか、欧州市場で PHEV 販売が伸びたことも増産を後押しした。BEV への移行ペースを巡り各社が製品計画を見直す中、HEV や PHEV の増産が足元の電動化を支える構図が鮮明になった。

これに対し、BEV の生産台数は前年比 6.1%減の 10 万 7,732 台と 2 年連続で減少し、生産全体に占める割合は 4.7%にとどまった。欧州では 2025 年に BEV 販売が回復したものの、スペインでは新たな量販 BEV の立ち上げを翌年に控え、工場改修や生産準備の端境期となった。次の柱となるのが、VW グループの改良型 EV 専用プラットフォームを採用する小型 BEV4 車種だ。クプラ「ラバル」と VW「ID.ポロ」はセアトのマルトレル工場、シュコダ「エピック」と VW「ID.クロス」は VW のナバラ工場で生産する。ラバル、ID.ポロ、エピックは 2026 年 6 月に量産を開始し、ID.クロスも年内に生産を開始する予定だ。VW グループは、2 万ユーロ台の BEV の量販市場に投入することで、中国勢との価格競争に対応する。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜工場再編進む、中国勢との協業も具体化＞

表：スペインにおけるメーカー別の生産台数と主な車種（2025年）（注1）

（単位：万台）（△はマイナス値）

メーカー（OEM含む）	2019年	2024年	2025年	25/24年比	主な生産車種（2025年）	HEV（MHEV含む）／PHEV／BEVモデル
ステランティス（注2）	93	98.1	95.9	△2.2%	シトロエン「C4」「C4 X」、プジョー「2008」「208」、オペル「コルサ」、ランチア「イプシロン」、K9系小型商用・乗用車（ベルランゴ／パートナー／リフター／コ	HEV（MHEV含む）：C4系、2008、208、コルサ、イプシロン PHEV：なし BEV：C4系、2008、208、コルサ、イプシロン、K9系小型商用・
セアト／クプラ／アウディ（VW傘下）	50	48.1	47	△2.2%	セアト「イビサ」「アロナ」「レオン」系、クプラ「レオン」系、「フォーメンター」、アウディ「A1」	HEV（MHEV含む）：レオン系、フォーメンター PHEV：レオン系、フォーメンター BEV：なし
ルノー／三菱	47.7（三菱は生産なし）	35.1（三菱含まず）	34.4（三菱含まず）	△1.9%	ルノー「キャプチャー」「シンビオズ」「オーストラル」「エスパス」「ラファール」、三菱「ASX」「グランディス」	HEV（MHEV含む）：キャプチャー、シンビオズ、オーストラル、エスパス、ラファール、ASX、グランディス PHEV：ラファール BEV：なし
フォルクスワーゲン（VW）	32.1	27.5	22.5	△18.0%	「Tクロス」「タイゴ」	HEV（MHEV含む）：なし PHEV：なし BEV：量産なし
メルセデス・ベンツ	14.5	12	11.8	△1.6%	「ヴィトー」「クラスV」など	HEV（MHEV含む）：クラスV PHEV：なし BEV：「eVito」「EQV」
フォード	34.6	12.1	9.9	△18.7%	「クーガ」	HEV（MHEV含む）：クーガ PHEV：クーガ BEV：なし
イベコ	4.1	5	4.2	△16.0%	「S-Way」「X-Way」「T-Way」「Daily」	HEV（MHEV含む）：なし PHEV：なし BEV：なし
エブロ（EVモーターズ、奇瑞汽車と提携）	―	0.1	1.7	―（初の通年操業）	「S400」「S700」「S800」「S900」	HEV：S400 PHEV：S700、S800、S900 BEV：なし

注1：各メーカーの数値は、各社発表や報道に基づくものであり、一部に計画値を含むため、合計はANFACの生産台数データとは一致しない。

注2：ステランティスの2019年はグループPSA（当時）としての数値。

出所：各社プレスリリース、ANFAC、報道を基にジェトロ作成

メーカー別の生産状況を見ると、2025年の減産幅は一様でない（表参照）。要因もさまざまで、VWナバラ工場では前述のBEV車種の導入工事により生産が減少した。ステランティスのサラゴサ工場では、2024年夏に生産を終えたSUV2車種の生産終了、欧州販売の低迷、次期電動車基盤「STLAスモール」に向けたライン改造が重なった。フォードのバレンシア工場は2024年4月以降、小型SUV「クーガ」1車種のみの生産体制となり、低稼働が続いた。イタリアのイベコは欧州の商用車需要減少が響いた。欧州需要だけでなく、既存モデルの終了、次期モデルの配分・投入時期、ライン改修などが工場別の生産を左右した。

こうした既存工場の生産余力を、中国企業との協業で活用する動きも広がる。奇瑞汽車（Chery）とEVモーターズは旧日産バルセロナ工場を「エブロ」ブランドの生産拠点として再稼働させ、2026年6月に新たな製造ラインを稼働させた。当初の中国製半完成車を組

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

み立てるセミノックダウン（SKD）生産から現地工程を拡大し、車体溶接・塗装設備の導入も進めている。グローバルなサプライチェーンと段階的な生産拠点の現地化を組み合わせる戦略は、中国勢のスペイン進出を象徴する動きの 1 つとなっている。

フォードと吉利汽車は 2026 年 7 月、バレンシア工場を拠点とする欧州市場向け合弁会社の設立に合意した。2027 年上半期に事業を開始し、2028 年から複数の動力方式に対応するフォードの新型車 2 車種と吉利ブランドの電動 SUV2 車種を投入する。既存のクーガと合わせ、5 車種を生産する計画だ（2026 年 7 月 30 日付ビジネス短信参照）。ステランティスと零跑汽車（リープモーター）も、協業範囲を生産、共同開発、調達へ広げる。サラゴサ工場ではリープモーター「B10」に加え、新型オペルの C セグメント BEV の生産を検討している。同モデルは、ドイツで設計するオペルの車両開発力と、リープモーターの EV アーキテクチャーやバッテリー技術によるコア部品を活用し、開発期間を 2 年未満に短縮するとともに、コスト競争力の向上を狙う。また、ステランティスのマドリード工場の所有権を合弁会社へ移管することも検討されている。

中国勢の進出は既存工場の活用にとどまらない。上海汽車（SAIC）傘下の MG は 2026 年 6 月、ガリシア州に欧州大陸初の生産拠点を新設すると発表した。初期投資額は約 2 億ユーロで、2028 年の生産開始を予定し、年産能力は最大 12 万台を見込む。同拠点は研究開発、主要部品供給、スマート物流などを統合する産業エコシステムと位置付けられている（2026 年 6 月 22 日付ビジネス短信参照）。一方で、発表済みの投資・生産計画が直ちに増産を意味するわけではなく、本格的な量産開始時期が今後の焦点となる。

欧州メーカー側には、既存工場の稼働率を高め、中国企業の技術基盤や調達網を活用し、コスト競争力を補うというメリットがある。中国側にとっては、EU が中国製 BEV に相殺関税を課す中、欧州域内に生産基盤を持つことの意味が大きくなっている。欧州委員会は 2026 年 3 月、バッテリーや自動車部品を含む戦略製品について、公共調達や財政支援に「域内産（Made in EU）」要件を導入する産業加速法案を提案した（2026 年 3 月 13 日付ビジネス短信参照）。市場では競争相手である中国企業との生産・調達面での協業の合理性が高まっているが、発表案件が実際の量産と域内付加価値に結び付くかは慎重に見極める必要がある。

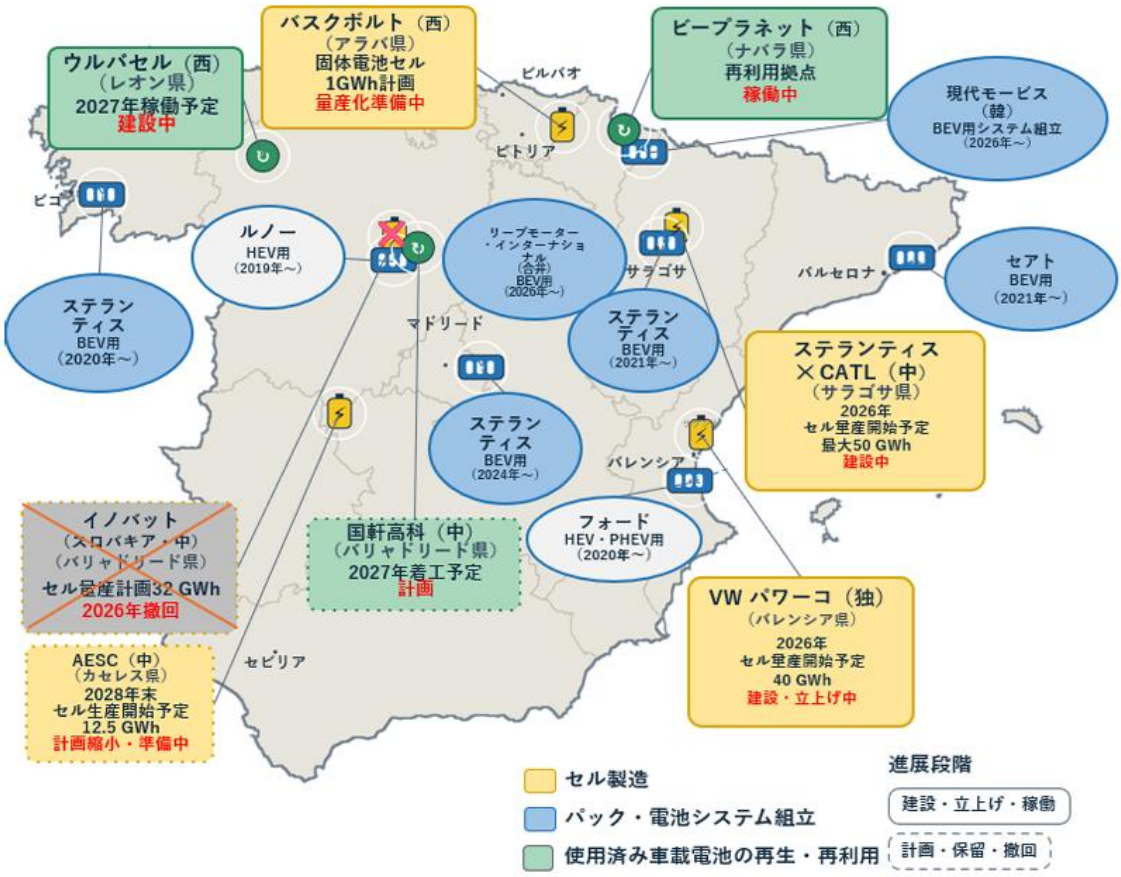
＜電動化を軸に投資は過去最高、電池工程も集積＞

ANFAC によると、2025 年のメーカー投資額は前年比 24.7%増の 31 億 9,700 万ユーロと過去最高となった。投資は主に、電動車生産に対応する工場転換や新たな産業プロジェクトに向けられた。バッテリーは大型・重量物で、車両ごとの仕様に合わせた組み立て・供給が必要なため、バッテリー工程を完成車工場内またはその周辺に配置し、物流の効率化を図る動きも進む（図 2 参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図 2：スペインの車載バッテリー関連拠点・投資計画（2026 年 6 月末現在）

図：PDF 版を見る（383KB）



注：モジュール・パック組み立て拠点はいずれも稼働中。
出所：各社ウェブサイト、各種報道からジェトロ作成

セアト工場では 2026 年 3 月、年産 30 万基の電池システムの組み立てを開始し、クプラ「ラバル」と VW「ID.ポロ」の生産ラインへ直接供給する。サラゴサ近郊でもリープモーター・インターナショナル（ステランティスとリープモーターの合弁会社）が 6 月、電池モジュールの組み立てなどを行う拠点を開設した。さらに、中国の CATL とステランティスの合弁会社は、ステランティスのサラゴサ工場に隣接してリン酸鉄リチウム（LFP）電池工場を建設している。投資額は最大 41 億ユーロ、年産能力は最大 50 ギガワット時（GWh）で、2026 年末の生産開始を目指す。

一方、バリャドリードでは、スロバキアのバッテリー製造新興企業イノバットの工場計画（32GWh）が頓挫した。その後、同社に出資する中国の車載電池大手・国軒高科が約 9 億 5,000 万ユーロを投じ、電池リサイクルを先行させ、正極材製造へ展開する 2 段階の計画を進めている。

スペイン全体では、現在建設・立ち上げが進むバッテリー用大型セル案件は東部の完成車集積地に集中し、モジュール・パックは既存工場内・周辺への併設が中心となる。加えて、

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

バスク州のエネルギー研究機関からスピンオフしたバスクボルトによる次世代電池の開発・量産化準備や、使用済み車載電池の再利用・リサイクル拠点の整備も進む。セル工場計画には撤回や生産遅延、規模縮小に至った案件もあり、公表計画が全て当初どおり量産に結び付くわけではない。公表された生産能力と稼働開始時期には、なお隔たりがある。

2025 年は欧州需要の低迷と工場再編で生産が減少した一方、HEV・PHEV の増産や量販 BEV への転換、中国企業との協業、バッテリー投資が並行して進んだ。2026 年以降は、相次ぐ新モデルと投資案件を継続的な生産増加や域内付加価値の拡大に結びつけられるかが、欧州第 2 位の生産拠点としての競争力を左右する。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

オランダ（販売）：2025 年新車販売は微増、税制・環境施策で電動化進展

2026 年 9 月 18 日　アムステルダム事務所長（奥井 浩平）

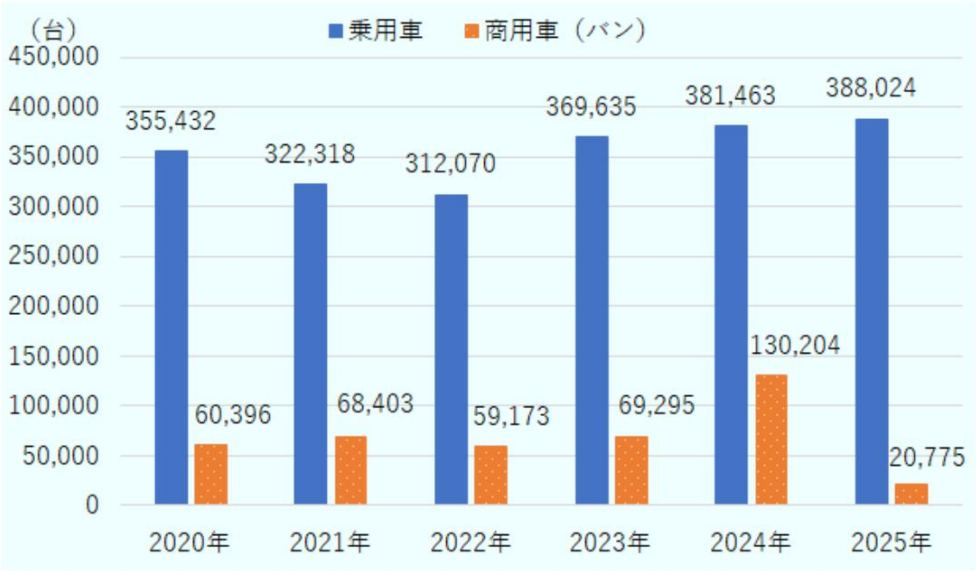
2025 年のオランダの乗用車新車登録台数は 38 万 8,024 台となり、前年比 1.7%増した。年末に電気自動車（EV）の社用車税制優遇縮小を見越した駆け込み需要が発生したことで、市場は業界予測を上回る結果となった。一方、商用車市場では税制やゼロエミッション・ゾーン導入前の反動から、販売が大幅に減少した。ブランド別では起亜が 2 年連続で首位を維持し、新型 EV を投入したシュコダが大きく順位を上げた。

＜EV 税制変更前の駆け込み需要で予測上回る＞

2025 年の乗用車新車登録台数は 38 万 8,024 台となり、前年比で 1.7%の微増となった（図 1 参照）。また、オランダにおける保有車両の電動化は急速に進んでおり、2025 年に販売された車両の 85.5%をバッテリー式電気自動車（BEV）およびハイブリッド車が占め、前年の 76.6%からさらに拡大した。

2025 年の乗用車新車登録台数は、オランダ自転車・自動車工業会（RAI）およびオランダ自転車・自動車商業組合（BOVAG）の予測（36 万 7,000 台）を 5.7%上回った。これは主に、2025 年 12 月に登録台数が 4 万 8,585 台（前年同月比 31.9%増）へと急増したことによる。

図1：乗用車新車登録台数の推移



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

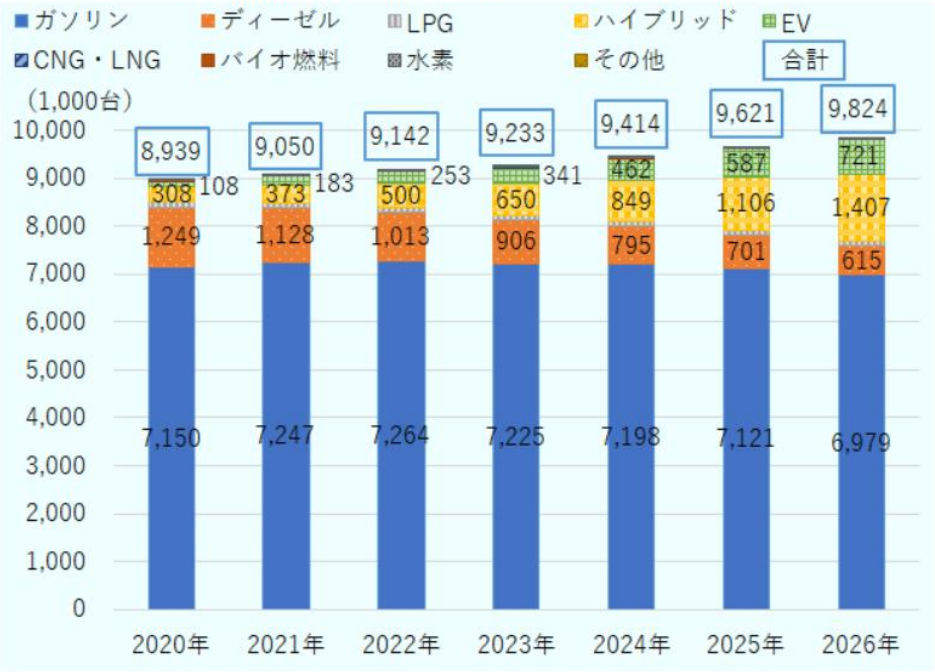
急増した主な要因は、政府が 2026 年 1 月 1 日付で、EV に適用していた社用車の私的利用に対する現物給与課税（bijtelling）の優遇措置を廃止し、内燃機関車と同等にする方針を示していたことだ（注 1）。EV の取得時に適用された税率は 60 カ月間（5 年間）維持されるため、2025 年中に EV を購入・登録することに対するインセンティブとなった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

今後の市場について、RAI の乗用車・小型商用車部門委員長であるフーブ・デュベルマン氏は、「年末の駆け込み需要のおかげで、最終的に予想以上の新車が販売された。しかし、歴史的に見ると 38 万 8,000 台という水準は依然として低い。過去 15 年間の年間平均登録台数は 41 万台を超えている。それでも、BEV を選択する消費者が増えていることは前向きな傾向だ」と慎重ながらも前向きな見方を示した。一方、BOVAG カーディーラー部門会長のバート・デ・クローン氏は、「昨年同様、税制措置が市場の動きを左右している。2024 年は購入補助金の終了が年末の駆け込み需要を引き起こし、2025 年は現物給与課税の税率変更が同様の効果をもたらした。異なる措置であっても効果は同じであり、年末の需要急増の後には反動減のリスクがある」と指摘した。

2026 年 1 月 1 日時点のオランダの乗用車保有台数は 982 万 4,079 台となった（図 2 参照）。燃料別シェアは、ガソリン車 71.0%、ディーゼル車 6.3%、ハイブリッド車 14.3%、BEV が 7.3%であった（図 3 参照）。

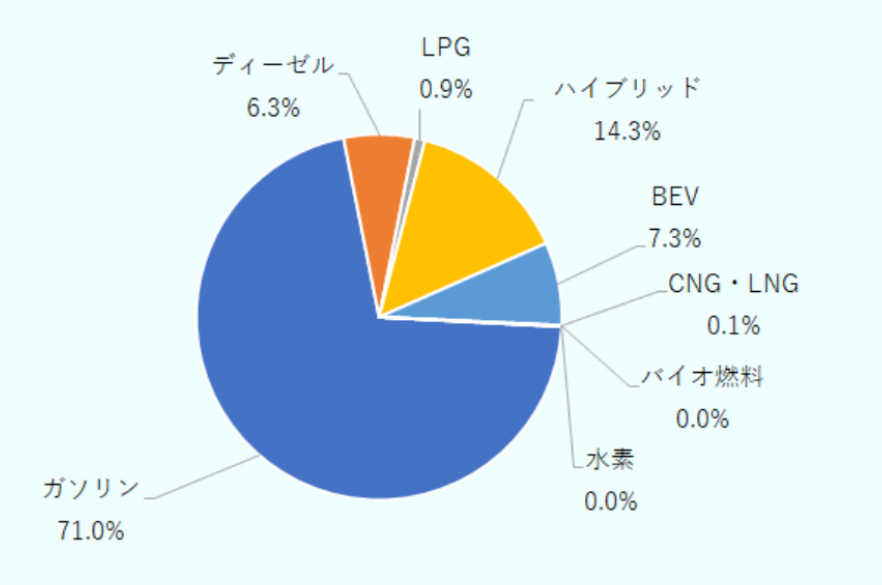
図2：燃料別乗用車保有台数の推移（各年1月1日時点）



注：LPG：液化石油ガス、BEV：フルバッテリーEV、CNG：圧縮天然ガス、LNG：液化天然ガス。
出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

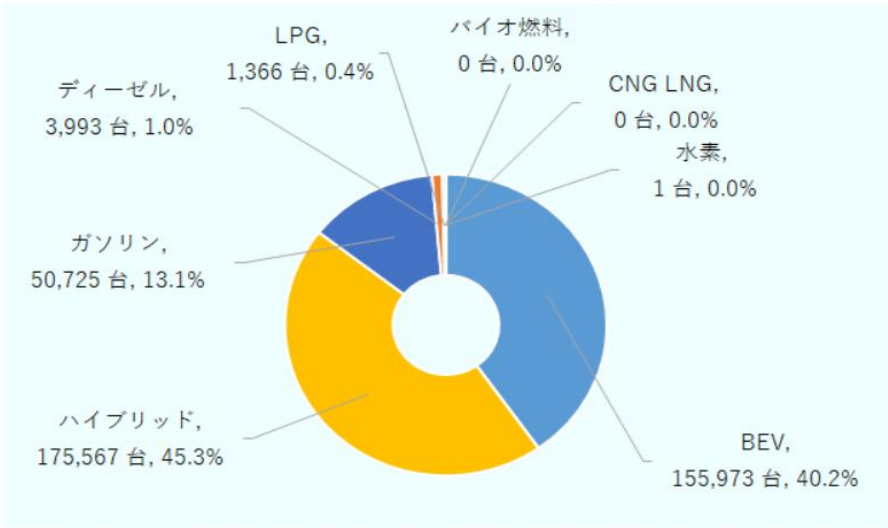
図3：自動車保有台数の燃料別シェア（2026年1月1日時点）



注：LPG：液化石油ガス、BEV：フルバッテリーEV、CNG：圧縮天然ガス、LNG：液化天然ガス。
出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

2025年の乗用車新車登録台数を燃料別に見ると、ハイブリッド車が45.3%で最大シェアを占め、次いでBEVが40.2%、ガソリン車が13.1%となった（図4参照）。過去6年間の新車登録の燃料別シェアの推移を見ると、ハイブリッド車およびBEVの市場シェアが著しく拡大していることが分かる（図5参照）。

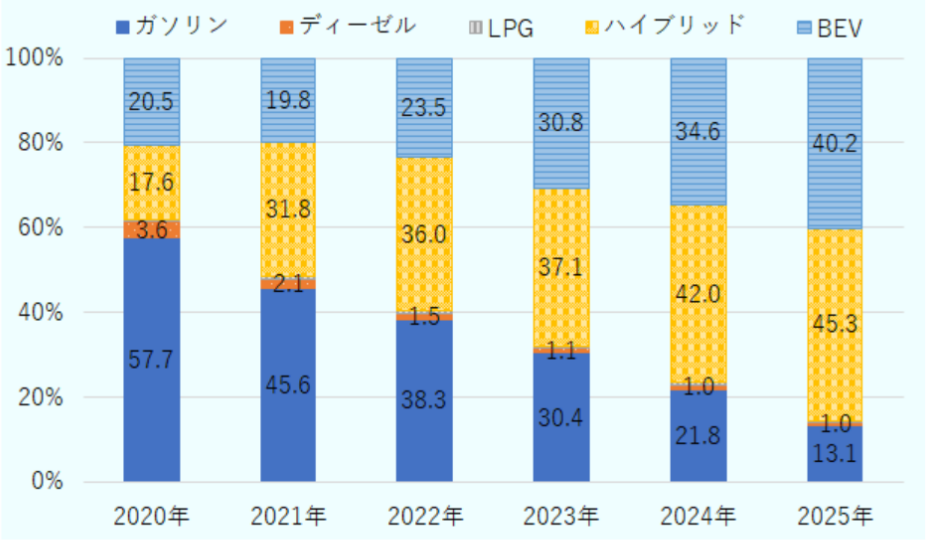
図4：2025年に新規登録された乗用車の燃料別台数とシェア



注：ハイブリッド車には、マイクロハイブリッド電気自動車（MEV）、ハイブリッド電気自動車（HEV）、プラグインハイブリッド電気自動車（PHEV）、航続距離延長型電気自動車（REEV）などを含む。
出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図5：新規登録された乗用車の燃料別シェアの推移



注：ハイブリッド車には、マイクロハイブリッド電気自動車（MEV）、ハイブリッド電気自動車（HEV）、プラグインハイブリッド電気自動車（PHEV）、航続距離延長型電気自動車（REEV）などを含む。
出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

BOVAG および RAI の予測通り、2025 年の商用車（車両総重量 3.5 トン未満のバン）の新車登録台数は前年比 84%減の 2 万 775 台となった。これは、2025 年 1 月の BPM（購入税）免除の廃止と都市部でのゼロエミッション・ゾーン導入（注 2）を前に、2024 年に発注が集中した反動による。3.5 トンを超える商用車の販売台数も、2024 年の 1 万 8,684 台から 2025 年には 1 万 1,129 台へと 40.4%減少した。

中古車販売台数は 2024 年の 204 万 9,173 台から 2025 年には 212 万 4,429 台へとなり、前年比 3.7%増加した。

＜起亜が 2 年連続でオランダ国内首位を維持＞

2025 年のオランダ市場では、起亜が販売台数 3 万 7,837 台（シェア 9.8%）を記録し、再び首位を獲得した。フォルクスワーゲンは前年の 5 位から 2 位へと順位を上げた。フォルクスワーゲンのシュコダは、新型 EV「Elroq（エルロック）」の好調により、前年の 6 位から 3 位へ浮上した（表 1 参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表1：ブランド別新車登録台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー名	2024年	2025年	シェア	前年比
1	Kia	34,881	37,837	9.8	8.5
2	Volkswagen	26,961	31,883	8.2	18.3
3	Skoda	21,400	27,884	7.2	30.3
4	Toyota	30,880	27,806	7.2	△10.0
5	Renault	18,654	24,601	6.3	31.9
6	BMW	21,345	22,349	5.8	4.7
7	Volvo	31,016	20,475	5.3	△34.0
8	Hyundai	19,326	17,469	4.5	△9.6
9	Audi	13,856	16,884	4.4	21.9
10	Tesla	30,010	16,703	4.3	△44.3
合計(その他含む)		381,463	388,024	100.0	1.7

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

モデル別では、新型 EV のシュコダ「Elroq」（1 万 1,960 台、シェア 3.1%）が首位に立ち、起亜「EV3」（1 万 973 台、シェア 2.8%）、テスラ「モデル Y」（1 万 790 台、シェア 2.8%）が続いた（表 2 参照）。

表2：2025年（1～12月）のモデル別新車登録台数

（単位：台、%）

メーカー	モデル	台数	シェア
Skoda	Elroq	11,960	3.1
Kia	EV3	10,973	2.8
Tesla	モデルY	10,790	2.8
Kia	Picanto	8,858	2.3
トヨタ	Aygo X	6,947	1.8
合計(その他含む)		388,024	100.0

出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

2025 年の日本ブランドの新車登録台数は前年比 12.6%減の 5 万 364 台となった。これは登録台数全体の 13.0%に相当し、2024 年の 15.1%から 2.1 ポイント低下した。

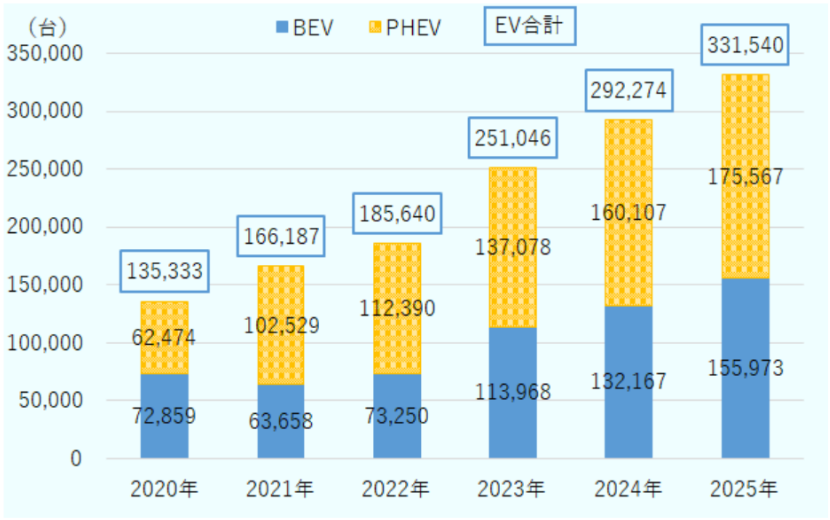
特に日産、スバル、ホンダの減少が顕著で、2025 年に販売台数を伸ばしたレクサスを除き、日本ブランド各社はシェアを落とした。

＜BEV および PHEV へシフトする市場＞

2025 年の BEV 販売台数は 18.0%増の 15 万 5,973 台、ハイブリッド車は 9.7%増の計 17 万 5,567 台となった（図 6 参照）。ハイブリッド車のうち最も急成長しているプラグインハイブリッド車（PHEV）は 7 万 3,204 台となり、前年比 38.8%増となった。2025 年の BEV と PHEV を合わせた販売台数は 22 万 9,177 台に達し、新車登録全体の 59.1%を占めた。BEV と PHEV の合計が市場の過半数を占めるのは史上初となった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

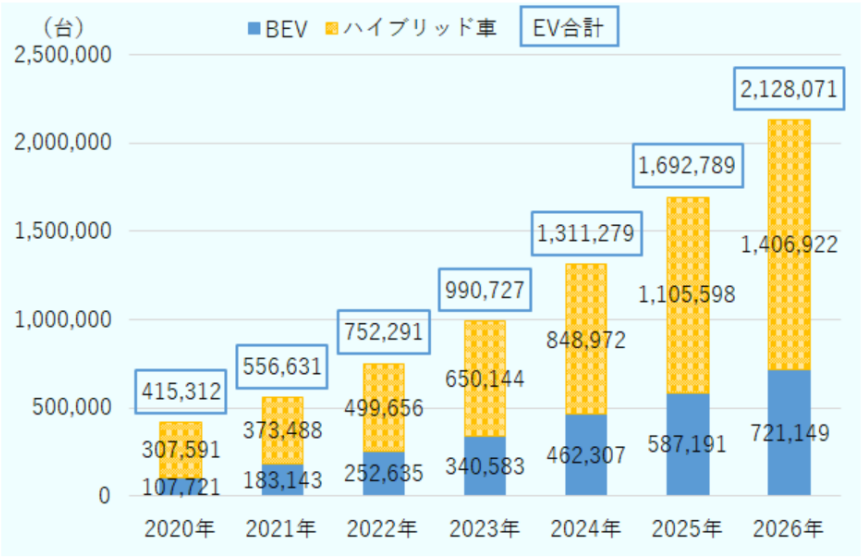
図6：電気自動車（BEVおよびPHEV）の新規登録台数の推移



出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

2026 年 1 月時点の EV 保有台数は 212 万 8,071 台で、このうち BEV が 72 万 1,149 台、ハイブリッド車が 140 万 6,922 台であった（図 7 参照）。

図7：EV（乗用車）保有台数の推移



注：ハイブリッド車には、マイクロハイブリッド電気自動車（MEV）、ハイブリッド電気自動車（HEV）、プラグインハイブリッド電気自動車（PHEV）、航続距離延長型電気自動車（REEV）などを含む。
出所：オランダ自転車・自動車工業会（RAI）

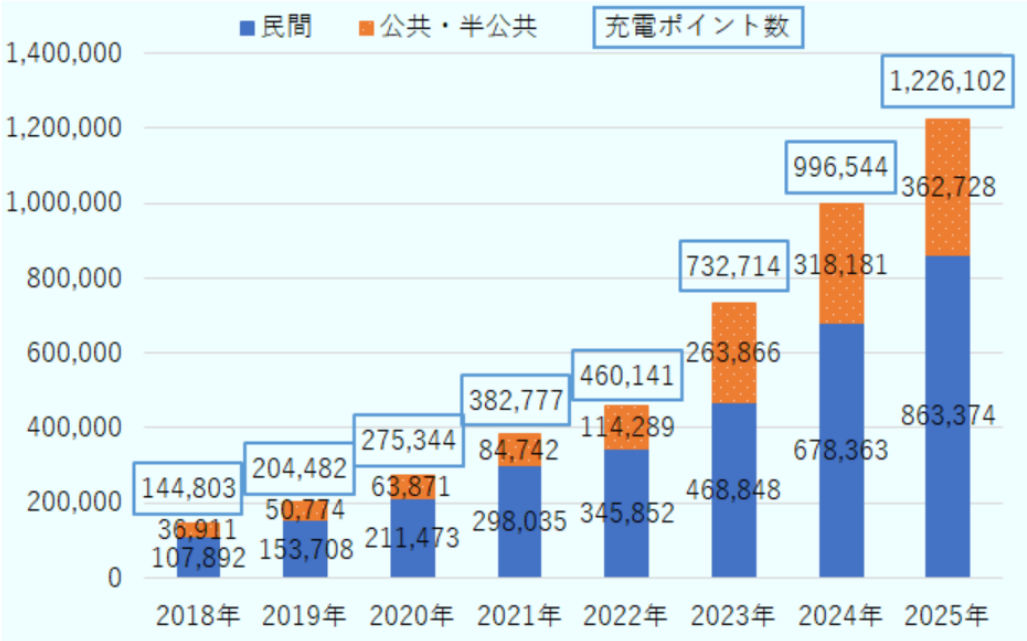
2025 年に最も売れた BEV はシュコダ「Elroq」で 1 万 1,960 台を販売し、BEV 市場の 7.7%を占めた。次いで起亜「EV3」（7.0%）、テスラ「モデル Y」（6.9%）が続いた。シュコダ「Elroq」、起亜「EV3」、テスラ「モデル Y」は、BEV 市場のみならず、全乗用車の販売ランキングでも上位 3 モデルを占めた。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜充電ポイントの着実な拡大＞

オランダは欧州で最も充電ネットワークが密に整備されている国の一つであり、2025 年 12 月時点で、急速充電ポイント 6,595 カ所を含む計 122 万 6,102 カ所の充電ポイントが設置されている（図 8 参照）。

図8：充電ポイント数の推移（各年末）



出所：オランダ企業庁

＜電動化を推進する政府方針＞

2025 年 10 月 29 日の総選挙を受け、オランダでは 2026 年 2 月 23 日、中道・自由主義系の少数与党連立政権「イェッテン第 1 次内閣」が発足した。同内閣は民主 66（D66）、自由民主国民党（VVD）、キリスト教民主同盟（CDA）の 3 党で構成される。新政権が政策方針をまとめた連立協定では、EV 向け充電インフラの拡充と EV 利用の促進に向けた税制優遇措置の維持に重点が置かれた。

充電インフラの拡充については、「国家充電インフラ計画（NAL）」に基づき全国的な充電網整備が進められており、公共充電設備や急速充電設備の整備、企業・事業所向け充電設備への補助制度の運用が継続されている。税制優遇措置については、BEV に対する自動車税（MRB）の軽減措置が延長され、2026 年から 2028 年までは 30%減税、2029 年は 25%減税となる。2030 年以降の減税措置は予定されていない。また、連立政権は、EV が車体重量による税負担で不利にならないよう、従来の重量ベースに代わり、設置面積や車両サイズに基づく持続可能な自動車税（MRB）改革案の検討も進める方針だ。

政府は 2026 年 4 月 20 日、中東情勢の緊迫化に伴うエネルギー価格高騰への対応策として、個人および事業者向けの重点的な経済支援策を発表した。提示された施策の一環とし

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

て、低所得世帯がガソリン車から中古 EV へ乗り換える際の補助金制度を設け、国内市場における中古 EV の普及促進を目指す。

2027 年 1 月 1 日以降、政府は新たな税制措置として疑似最終税（みなし課税）を導入する。企業が私的利用も認めた上で化石燃料車（非 BEV の全車両）を従業員に支給する場合、従業員が支払う所得税に加えて、企業は車両カタログ価格の 12%を疑似最終税として毎年税務署に納付しなければならない。事実上、化石燃料車の支給は極めて高コストとなるため、社用車としては BEV が唯一の現実的な選択肢となる。

2025 年 6 月 3 日のスホーフ政権崩壊後、オランダの EV 政策の行方には不透明感が漂っていた。しかし、イェッテン第 1 次内閣の発足により、モビリティ分野におけるエネルギー転換の継続性が担保された格好だ。充電インフラの拡充や化石燃料系リース車に対する課税強化、中古車 EV 市場を対象とした補助金の導入などにより、オランダは電動化に向けた動きを一段と加速させる見通しだ。

注 1：会社用車両を私的利用で年間 500 キロメートルを超えて使用する場合、22%の現物給与課税が適用される。EV に対する現物給与課税率については、カタログ価格 3 万ユーロまでは 17%とする優遇措置があったが、2026 年度税制改正案ではこの優遇措置が廃止されることになっていた。しかし、2025 年 11 月 27 日に下院で修正案が可決され、より緩やかな移行措置として、カタログ価格 3 万ユーロまでの税率は、2026 年は 18%、2027 年は 20%、2028 年から 22%となった。

注 2：オランダの地方自治体は 2025 年 1 月 1 日から、市内にトラックとバンを対象としたゼロエミッション・ゾーンを導入できる。同ゾーン内では、ゼロエミッション車以外のトラックとバンの通行を禁止できる。ただし、一部の車種については 2030 年までの経過措置や免除措置が設けられている。2025 年 1 月 1 日以前に登録された高排出量のバンとトラックのみが、2030 年までの経過措置や免除の対象となる。

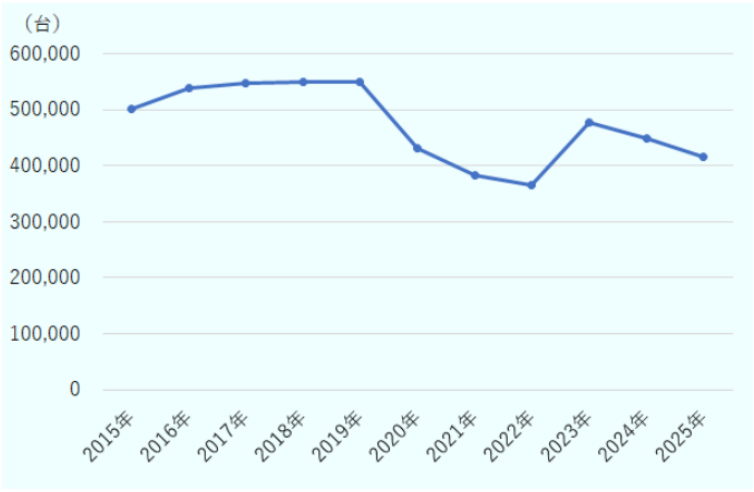
禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ベルギー（販売）：社用車市場低迷で新規登録台数減も、EV 割合は拡大

2026 年 6 月 29 日　ブリュッセル事務所（大中 登紀子）

ベルギー自動車工業会（FEBIAC）の発表によると、2025 年の新車登録台数は、前年比 7.5%減の 41 万 4,771 台となった（ベルギー自動車工業会プレスリリース「2025 年のベルギー自動車市場の分析（フランス語）」参照）。2023 年の非ゼロエミッション車の税控除措置の段階的縮小に伴う駆け込み需要の反動を受けて社用車市場が低迷した前年から、さらに減少した（2026 年 1 月 21 日付ビジネス短信参照）（図 1 参照）。

図1：ベルギーの新車の新規登録台数の推移



出所：ベルギー自動車工業会

ベルギーの自動車市場を牽引する社用車市場は、BtoB 市場の低迷に加え、企業がより長期のリース契約を選択する傾向を背景に、リース会社による新車登録台数は前年比 13%減と、厳しい年となった。新車登録台数に占める社用車の割合は、前年の 61.9%から 58.3%となり、6 割を下回った。他方、個人向け市場は堅調で、前年比 1.8%増（2,410 台）だった。

なお、ベルギー連邦政府は 2025 年、連立協定において電気自動車（EV）（注 1）と充電インフラが十分に普及していないとして、社用車のプラグインハイブリッド車（PHEV）に対する税控除措置の一部延長に合意した（2025 年 6 月 19 日付地域・分析レポート参照）。しかし、財政状況を踏まえ、対象は個人所得税の対象となる一部の自営業者や団体（非営利団体など）に限定された。2026 年以降に発注される社用車に対する税控除措置は、バッテリー式電気自動車（BEV）などのゼロエミッション車のみを対象とする予定だ（表 1 参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表1：2025年末に最終的に決定された社用車の燃料タイプ別・車両発注時期と税控除率（車体）

項目	対象車	車両の発注時期	
		2023年7月～2025年末	2026年以降
税控除率	非ゼロエミッション車 （ガソリン、ディーゼル、HEV、PHEV）	2025年：0～75% 2026年：0～50%、 2027年：0～25%、 2028年～：控除なし CO2排出量に基づく	控除なし
	ゼロエミッション車 （BEVなど）	100%	段階的に削減 2026 年：100% 2027年：95% 2028年：90% 2029年：82.5% 2030年：75% 2031年：67.5%

注：自営業者や団体（非営利団体など）を除く。
出所：SECUREXの発表とジェトロ資料を基にジェトロ作成

新車登録台数の割合を燃料タイプ別に見ると、EV は前年の 52.6%から 55.5%（23 万 456 台）と堅調に推移した。BEV とハイブリッド式電気自動車（HEV）は、それぞれシェアを 6.2 ポイント、2.3 ポイント伸ばした。一方、PHEV は前年比 5.6 ポイント減だった。ガソリン車は前年比 1.2 ポイント減だったものの、個人需要を背景に 40.6%と依然大きなシェアを占めた。ディーゼル車のシェアは 3.1%となり、前年に引き続き減少した（表 2 参照）。

表2：新規登録の燃料タイプ別シェアの推移 （新車）

（単位：%、ポイント）（△はマイナス値、ーは値なし）

燃料別	新車			
	2023年	2024年	2025年	前年との差（%）
ガソリン	42.2%	41.8%	40.6%	△1.2
ディーゼル	8.8%	4.9%	3.1%	△1.8
プラグインハイブリッド（PHEV）	21.1%	14.9%	9.3%	△5.6
ハイブリッド式電気自動車（HEV）	7.7%	9.2%	11.5%	2.3
バッテリー式電気自動車（BEV）	19.6%	28.5%	34.7%	6.2
その他	0.7%	0.8%	0.8%	—

注：発表に基づき作成。合計が100%に満たない場合がある。
出所：ベルギー自動車工業会

新車市場を見ると、購入者の属性と EV のタイプによる違いが目立った（表 3 参照）。特に社用車市場では、BEV が前年比 12.8 ポイント増で全体の 53.1%を占めた。一方、PHEV は前年比 9.5 ポイント減で、シェアを 12.5%まで落とした。今後も社用車市場は、税控除対象の BEV を中心に EV の普及が見込まれる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：購入者の属性による燃料タイプ別シェアの推移（新車）

（単位：%、ポイント）（△はマイナス値）

燃料別	個人			企業（社用車）		
	2024年	2025年	前年との差（%）	2024年	2025年	前年との差（%）
ガソリン	65.7%	62.4%	△3.3	26.9%	25.0%	△1.9
ディーゼル	4.3%	3.1%	△1.2	5.3%	3.0%	△2.3
プラグインハイブリッド（PHEV）	3.6%	4.9%	1.3	22.0%	12.5%	△9.5
ハイブリッド式電気自動車（HEV）	15.1%	18.9%	3.8	5.5%	6.2%	0.7
バッテリー式電気自動車（BEV）	9.6%	8.9%	△0.7	40.3%	53.1%	12.8
その他	1.9%	1.7%	△0.2	0.1%	0.1%	0.0

注：発表に基づき作成。合計が100%に満たない場合がある。

出所：ベルギー自動車工業会

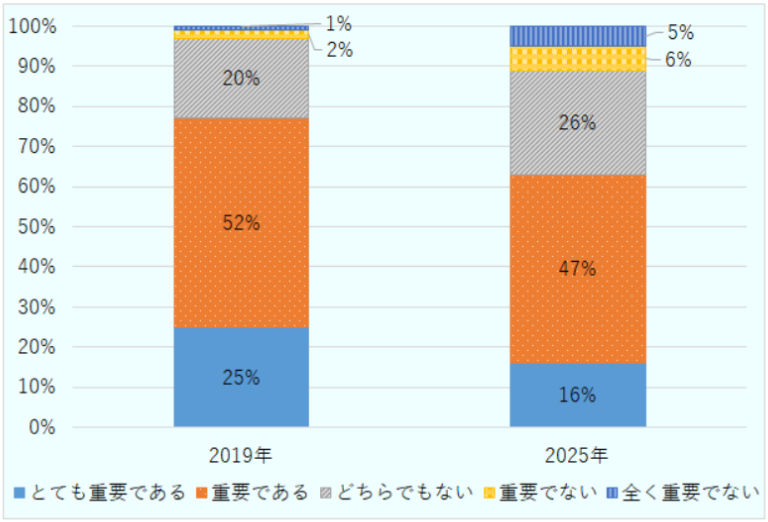
＜個人向け市場の EV 普及のカギは経済性にシフト＞

個人向け市場は、依然としてガソリン車が全体の 62.4%を占め、EV のシェアは伸び悩んでいる。個人向けの EV 購入に対する財政支援がない中、比較的安価な HEV のシェアは 18.9%と、EV の中では最大となった。

保険大手 AG Insurance が 2025 年 4 月に、18 歳以上のベルギー人 2,000 人を対象に実施したモビリティに関する調査によれば、EV の販売価格は下落しているものの、回答者の 62%は「EV は価格が高すぎる」と回答した。2019 年の調査で同様に回答をした人は 40%で、価格を懸念点とする人は大幅に増加しており、購入費用が依然として最大の障壁になっているとした。その他の懸念事項として、充電速度の遅さ（28%）、航続距離の制約（26%）、充電インフラ不足（24%）が挙げられた。「エネルギー効率の良い、あるいは環境に配慮した移動をどの程度重要だと考えるか」という問いに対しては、環境に配慮した移動を重要視する回答の割合は、2019 年の 77%から、2025 年は 63%に低下した（図 2 参照）。さらに、環境に配慮した日常的な移動手段（公共交通機関、自転車、EV など）の導入を決定もしくは検討する動機としては、思想的な理由（2019 年：24%、2025 年：18%）は低下し、コスト削減（2019 年：29%、2025 年：38%）がより重要とされる傾向にある。こうした背景には、過去数年間のインフレや金利上昇による社会的・経済的な緊張の高まりがあるとみられる。その結果、環境への配慮よりもコスト削減が重視されるようになり、環境配慮型の移動手段への移行の原動力は経済性へシフトしつつあるとした。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図2：「エネルギー効率の良い、あるいは環境に配慮した移動をどの程度重要だと考えるか」との問いに対する回答の比較（2019年、2025年）



出所：AG Insuranceのデータを基にジェトロ作成

購入価格が低く抑えられる中古車市場では、社用車としてリース契約された車両が契約終了後に潤沢に流入することで、供給が需要を上回り、価格は下落傾向にある。過去数年間、成長を続ける同市場では、購入者の 90.2%を個人が占める。燃料タイプ別に見ると、スポーツ用多目的車（SUV）や都市向け小型車を中心としたガソリン車が 55.6%、次いでディーゼル車が 26.0%で、EV は 17.9%にとどまっている（表 4 参照）。

表4：新規登録の燃料タイプ別シェアの推移（中古車）

（単位：%、ポイント）（△はマイナス値、ーは値なし）

燃料別	中古車			
	2023年	2024年	2025年	前年との差（ポイント）
ガソリン	54.0%	55.1%	55.6%	0.5
ディーゼル	35.6%	30.6%	26.0%	△4.6
プラグインハイブリッド（PHEV） ハイブリッド式電気自動車（HEV）	8.1%	10.6%	13.3%	2.7
バッテリー式電気自動車（BEV）	1.8%	3.2%	4.6%	1.4
その他	0.5%	0.5%	0.5%	—

注：発表に基づき作成。合計が100%に満たない場合がある。

出所：ベルギー自動車工業会

FEBIAC によれば、中古 EV はリース契約を終了した車両の流入により、供給が増加している。しかし、国内外で需要の高いディーゼル車には買い手が存在する一方、EV は同様の状況にはない。

中古車販売時の車両走行履歴の証明書（注 2）を発行する非営利団体「Car-Pass ASBL」は、2025 年末、過去 1 年間に中古車を購入した 552 人と、今後 1 年以内に購入を検討している 551 人を対象に、中古 EV の購入に関する調査を実施した。購入予定者の 45%は「中

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

古 EV の購入を検討する」（「検討するかもしれない」を含む）と回答した。一方、54%は「中古 EV の購入を希望しない」（「中古 EV を購入しない可能性がある」を含む）と回答しており、中古 EV の購入には消極的な姿勢がみられた。

車両保険を扱う touring は、EV の一般市場が確立してからまだ 10 年ほどしか経過しておらず、現在もモデル数の増加や技術の進歩が続いていることから、中古 EV 市場はまだ一定の成熟段階に達していないと分析した。一方、リース契約が終了した車両の在庫処分を各社が開始していることから、中古 EV 全体の供給量は増加しており、質の高い車両も流通しつつあると指摘した。

FEBIAC は、社用車の電動化に伴い、中古車市場に EV がさらに流入する動向に対応し、リース会社は企業・個人向けの中古 EV リースといった新たなプランを提案していくと分析した。

ベルギーの経済紙エコーによれば、ガソリンやディーゼルの価格が高騰する一方、電力コストは相対的に安定していると認識されており、これらが個人の EV への移行を後押しする可能性があるとされる。

国内のガソリン価格（スーパー95 E10、公式価格）は、2026 年 1 月の 1 リットル当たり 1.5765 ユーロから、同年 4 月には 1.8929 ユーロまで上昇した。レギュラーガソリン（95 オクタン）1 リットル 1.75 ユーロの時点（2026 年 3 月 31 日）で、ガソリン車と EV が 100 キロメートル（km）走行する場合の価格を比較した結果は、表 5 のとおりとなっている。

例えば、高速道路沿いなどに設置されている高速充電スタンドでは、30 分で充電が可能だが、ガソリン車の燃料代よりも充電費用が高くなる。しかし、家庭用充電スタンドは費用が最も安価だが、充電完了までに約 6 時間かかる。一般の充電スタンドは、充電完了までの時間は約 4 時間と家庭用より短いが、充電費用は家庭用よりも高い。

表5：ガソリン車とEVが100km走行する場合の費用

項目	充電場所	一般家庭	一般充電スタンド	高速充電スタンド
EV	（1kWh当たりの電気代）	（約0.35 ユーロ）	（0.51ユーロ）	（0.65ユーロ）
	充電時間	6時間	4時間	30分
	100km当たりの費用	6.65ユーロ	9.69ユーロ	12.35ユーロ
ガソリン車（95オクタン、注）	100km当たりの費用	ー	10.50ユーロ	10.50ユーロ

注：100 km当たり平均19キロワット時（kWh）を消費する車と、100km当たり6リットルのガソリンを消費する車の場合を比較。

出所：RTBF

FEBIAC によると、2026 年第 1 四半期のベルギーの自動車市場では、中古市場での電動化の拡大や個人需要の緩やかな回復がみられる。同期の中古 EV の販売台数は 9,997 台と

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

なり、限定的ながら前年同期比で 38.9%増となった。また、今後は新車の EV 販売価格が、バッテリー製造コストの低下や大規模生産の拡大、中国メーカーを含めた競争の激化により低下するとみられている。経済性を重視する個人市場において、走行にかかるコストの優位性が EV の普及を後押しする可能性がある。

注 1:本稿では、バッテリー式電気自動車(BEV)およびプラグインハイブリッド車(PHEV)、ハイブリッド式電気自動車（HEV）を総称して「電気自動車（EV)」と呼ぶ。
注 2 : 中古車を販売する際、売り手が買い手に引き渡すことが法律で義務付けられている書類の 1 つ。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ポーランド（生産・販売）：新規登録台数は過去最高、補助金主導で EV 市場拡大

2026 年 7 月 10 日　ワルシャワ事務所（遠山 宗督、金杉 知紀）

ポーランドの自動車市場は、「生産縮小」と「市場拡大」が同時進行する大きな転換期を迎えている。

2025 年は乗用車生産台数が前年比 52.6%減と大幅に落ち込んだ一方、新車登録台数は過去最高を記録した。背景には、国内需要の底堅さに加え、法人需要の拡大や EV 市場の急成長がある。

特に注目されるのは電動化の加速だ。政府の購入補助金を追い風に BEV 登録台数は前年比 2.6 倍となり、中国メーカーの MG やジャクーが急伸するなど、市場構造にも変化が生じている。一方で、充電インフラ整備や欧州基準への対応には依然として課題が残る。

生産面では欧州自動車産業の逆風を受けるものの、フォルクスワーゲンやトヨタ、フォックスコンによる EV・デジタル分野への投資は拡大しており、ポーランドは製造拠点から開発・サービス機能を含む中東欧の自動車ハブへと進化しつつある。

自動車産業の再編と電動化の行方を占う上で、今後の動向が注目される。

＜国内乗用車生産台数は半減するも新規登録台数は過去最高＞

ポーランド国内の 2025 年の乗用車生産台数は 10 万 2,400 台となり、前年比で 52.6%減少した。人件費やエネルギー価格の上昇、乗用車需要の減少、米国関税の影響など、欧州全域に広がる複数の要因により、乗用車生産台数は欧州全体で減少傾向が続いている。国内の乗用車生産の大半を占めるステランティスは、2026 年 1 月、ティヒ工場の縮小と人員削減を発表している。

一方、ポーランド自動車工業会（PZPM）によると、ポーランド国内の 2025 年の新車乗用車の新規登録台数は 59 万 7,435 台で、前年比 8.3%増となり、過去最高だった 2019 年の 55 万 5,598 台を超えた。乗用車新規登録台数の内訳を見ると、法人向けが 41 万 1,333 台（前年比 9.3%増）で全体の 68.8%を占めている。これに対し、個人向けは 18 万 6,102 台（6.3%増）で全体の 31.2%だった。

なお、ポーランドでは新車と中古車の価格差が大きいため、中古自動車の人気が根強い。2025 年の中古乗用車新規登録台数は 85 万 7,561 台だった。車齢の内訳を見ると、10 年超が 53.9%（前年比 0.5 ポイント減）を占め、4 年超 10 年以下が 35.1%（前年比横ばい）、4 年以下が 10.9%（前年比 0.5 ポイント増）となっており、車齢の高い乗用車が多いことが特徴だ。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜メーカー別シェア首位はトヨタが維持するも前年比減、中国系メーカーが急伸＞

乗用車新規登録台数におけるメーカー・ブランド別シェア上位は、1 位がトヨタ、2 位がシュコダ、3 位がフォルクスワーゲンと、基本的な顔ぶれは変わらないものの、トヨタの台数は前年比 11.3%減となった（表 1 参照）。注目は 13 位の中国メーカーMG で、前年比 2.3 倍となり、上位 20 位以内にランクインした。これは、後述する電気自動車（EV）市場の急伸の影響が大きいと考えられ、ポーランドの EV 市場の今後の動向が注目される。

表1：ポーランドの乗用車新規登録台数（メーカー別）

（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

順位	メーカー・ブランド	2024年 台数	2025年		
			台数	シェア	前年比
1	トヨタ	103,835	92,128	15.42	△11.3
2	シュコダ	60,136	65,513	10.97	8.9
3	フォルクスワーゲン（VW）	38,403	42,932	7.19	11.8
4	BMW	27,123	31,306	5.24	15.4
5	起亜	33,350	30,743	5.15	△7.8
6	アウディ	29,160	30,623	5.13	5.0
7	メルセデス・ベンツ	28,785	30,272	5.07	5.2
8	現代	31,007	29,228	4.89	△5.7
9	ダチア	19,992	22,420	3.75	12.1
10	ルノー	21,629	22,199	3.72	2.6
11	ボルボ	14,950	15,710	2.63	5.1
12	フォード	14,111	15,522	2.60	10.0
13	MG	6,763	15,230	2.55	125.2
14	レクサス	14,681	15,034	2.52	2.4
15	クプラ	11,554	13,792	2.31	19.4
16	日産	9,386	10,309	1.73	9.8
17	プジョー	9,654	9,656	1.62	0.0
18	オペル	10,413	9,522	1.59	△8.6
19	シトロエン	6,628	9,166	1.53	38.3
20	スズキ	9,529	7,560	1.27	△20.7
―	その他	50,478	78,570	13.15	55.7
計		551,567	597,435	100.0	8.3

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェトロ作成

メーカー・モデル別に見ると、トヨタの「カローラ」が販売台数 2 万 3,487 台で、昨年に続き首位を維持するも、前年比 20.3%減となった（表 2 参照）。上位 20 位にランクインしている他のトヨタ車も前年比減となった。メーカー別シェアの順位と同様に、中国車の急伸が目立った。MG の「HS」は前年比 95.1%増の 8,660 台、JAECOO（ジャクー）の「ジャクー7」は前年比 14 倍の 7,202 台となった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：乗用車新規登録台数上位20モデル　（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

順位	メーカー・モデル	2024年 台数	2025年		
			台数	シェア	前年比
1	トヨタ・カローラ	29,487	23,487	3.93	△20.3
2	シュコダ・オクタヴィア	19,268	21,121	3.54	9.6
3	トヨタ・C-HR	14,516	14,239	2.38	△1.9
4	起亜・スポーテージ	14,133	13,764	2.30	△2.6
5	トヨタ・ヤリスクロス	15,608	13,435	2.25	△13.9
6	現代・ツーソン	13,179	11,644	1.95	△11.6
7	トヨタ・ヤリス	14,185	10,545	1.77	△25.7
8	フォルクスワーゲン・T-Roc	9,217	10,032	1.68	8.8
9	トヨタ・RAV4	10,390	9,466	1.58	△8.9
10	MG・HS	4,439	8,660	1.45	95.1
11	ダチア・ダスター	10,394	8,527	1.43	△18.0
12	シュコダ・スペルブ	8,307	7,861	1.32	△5.4
13	シュコダ・カミック	8,083	7,860	1.32	△2.8
14	シュコダ・ファビア	6,978	7,766	1.30	11.3
15	シュコダ・コディアック	6,056	7,445	1.25	22.9
16	メルセデス・ベンツ・GLCクラス	7,094	7,412	1.24	4.5
17	ルノー・キャプチャー	6,294	7,337	1.23	16.6
18	ジャクー・ジャクー7	505	7,202	1.21	1326.1
19	ボルボ・XC60	6,173	7,191	1.20	16.5
20	クプラ・フォーメンター	7,850	7,040	1.18	△10.3
―	その他	339,411	385,401	64.51	13.5
計		551,567	597,435	100.00	8.3

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェトロ作成



奇瑞汽車（チェリー）が展開するジャクー、起亜など中国・韓国メーカーの販売店も目立つ
（ジェトロ撮影）

＜高級車の登録台数も過去最高を記録するも、市場全体シェアは横ばい＞

自動車市場調査会社サマルによると、高級車といわれるプレミアムブランドの 2025 年の登録台数は、前年比 7%増の 13 万 4,000 台と過去最高を記録した。メーカー・ブランド別に見ると、BMW が首位となり、アウディ、メルセデス・ベンツが続く。市場の 3 分の 2 をドイツ勢が占める構図だ。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

一方で、プレミアムブランドが乗用車市場全体に占める割合は、前年の 22.7%に対し、2025 年は 22.9%とほぼ横ばいで推移している。中国メーカーの価格競争力が、プレミアムブランドのシェア拡大を抑えたかたちだ。

＜代替燃料自動車の普及率が急伸、ガソリン車、ディーゼル車は減少＞

新規登録台数を燃料種別に見ると、ガソリン車とディーゼル車はそれぞれ前年比 6.5%減の 18 万 5,299 台、前年比 11.7%減の 4 万 2,543 台となった（表 3 参照）。これらの市場シェアの合計は 38.1%と、昨年に引き続き減少傾向（前年比 6.5 ポイント減）にあり、代替燃料車に押されるかたちとなった。

他方で、代替燃料車は前年比 21.1%増の 36 万 9,593 台で、市場シェアは 61.9%となり、市場の過半数を占めるに至った。その内訳を見ると、特に EV の中でも、バッテリー式電気自動車（BEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、水素を使用する燃料電池車（FCEV）の伸びが著しい。

BEV は前年比 2.6 倍の 4 万 3,311 台、PHEV は前年比 2.2 倍の 3 万 3,941 台となった。FCEV は、絶対数は少ないが前年比 10 倍の 121 台となった。ほか、ハイブリッド車（HEV）は 12 万 8,594 台（6.3%増）、マイルドハイブリッド車（MHEV）は 14 万 4,374 台（6.6%増）、液化石油ガス（LPG）車は 1 万 9,056 台（15%増）となった。

表3：燃料車別登録台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

燃料種別	2024年		2025年		
	台数	シェア	台数	シェア	前年比
ガソリン車	198,209	35.9	185,299	31.0	△6.5
ディーゼル	48,178	8.7	42,543	7.1	△11.7
代替燃料	305,180	55.3	369,593	61.9	21.1
BEV	16,564	3.0	43,311	7.2	161.5
PHEV	15,491	2.8	33,941	5.7	119.1
FCEV	12	0.0	121	0.0	908.3
HEV	120,983	21.9	128,594	21.5	6.3
MHEV	135,492	24.6	144,374	24.2	6.6
LPG	16,567	3.0	19,056	3.2	15.0

出所：ポーランド自動車工業会（PZPM）からジェトロ作成

＜補助金主導で BEV 市場が急拡大＞

2025 年のポーランドにおける EV 市場は、BEV を中心に大きく拡大し、過去最高水準の成長を記録した転換点の年となった。ポーランド・ニューモビリティ協会（PSNM）（注）は、2025 年 2 月に導入された購入助成制度「私たちの EV（NaszEauto）」が市場拡大の主因であるとみている。同制度は個人および個人事業主を対象とし、小型乗用車（M1）を中心に補助金を交付する仕組みで、11 億 8,000 万ズロチ（約 520 億円、1 ズロチ＝約 44 円、4 月 28 日付ポーランド中央銀行レート）が国家復興基金から拠出される。2025 年中に約 3 万件の申請が行われ、予算の約 8 割が年内に消化された。高い利用率を示したことから、制

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

度への需要の大きさが確認された。助成制度が追い風となるかたちで、新規 BEV 登録台数は 4 万 3,000 台に達し、前年比 2.6 倍超の増加と大幅に増加した。

また、2025 年 10 月には対象者を非営利団体や公的機関に拡大し、同時に車両カテゴリーに小型バス（M2）、商用車（N1）を含めた。新規 BEV 登録台数のうち、商用車は 2,368 台（前年比 27%増）であったが、第 4 四半期（10～12 月）の登録台数が 2025 年全体の約 5 割を占めたことからも、助成制度の効果の高さがうかがえる。

PZPM は、乗用車セグメントにおける効果は非常に高く、欧州レベルでも新たな支援の標準を打ち立てたと評価した。同制度は 2026 年 4 月末までの実施となっていることから、市場転換の勢いを維持するためには、補助制度の継続・拡充が不可欠であると強調している。

欧州の 2025 年の新規登録車における BEV のシェアを見ると、ポーランド（7.2%）は EU 平均（17.4%）の 3 分の 1 と低いものの、EU に加盟する中・東欧諸国の中で、スロベニア、ハンガリー、リトアニアに次いで 4 番目に位置する。すなわち、同地域では一定の普及度がある一方で、西欧との差は依然として大きい。ポーランド国内での EV 普及には、中長期的に安定した政策支援の継続が望まれる。

＜インフラ拡大は進展も TEN-T 沿いの整備に構造的課題＞

PSNM によると、EV の普及に伴い、国内の充電インフラは着実に拡大している。2025 年から 2026 年の第 1 四半期にかけてインフラ容量が大幅に増加し、総出力は 600 メガワット（MW）を超えた（2026 年 3 月末時点）。2025 年末時点の公共充電器数は 1 万 1,762 基となり、前年比で 3 割以上増加した。充電器のうち約 63%が交流（AC）普通充電器、37%が直流（DC）急速充電器だった。特に DC 急速充電器の増設が顕著で、新たに 1,732 基が設置された。EV での長距離走行に不可欠な急速充電の整備が進展している点は重要だ。



高速道路沿いに設置されているDC急速充電器（ジェトロ撮影）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

EU の代替燃料インフラ規則（AFIR、2023 年 8 月 2 日付ビジネス短信参照）で定められている最低充電インフラ総容量の達成率（2026 年 3 月末時点）は、2025 年末の目標に対して約 230%と大幅に上回っており、2027 年末の目標に対しても 117%と前倒しで達成している。ただし、これは目標容量を算出する上で用いる BEV と PHEV の登録台数がまだ限定的であることも一因であり、単純評価には留意が必要だ。

一方、AFIR で定められている「汎（はん）欧州運輸ネットワーク（TEN-T）」（2023 年 12 月 25 日付ビジネス短信参照）沿いの整備に関する目標の達成状況は依然として不十分だ。加盟国の重要な都市圏をつなぐ「中核ネットワーク」における充電インフラ整備の達成率（2025 年目標）は、出力要件ベースでは 62%に達するが、ネットワークカバー率では 31%にとどまる。2027 年目標に対してはそれぞれ 54%、21%と、進展はみられるものの、依然として大きなギャップが残る。また、中核ネットワークに接続することで域内のあらゆる地域をつなぐ「包括的ネットワーク」に至っては、カバー率が 2025 年時点で約 5.5%と、著しく低水準にとどまる。

大型車用インフラの整備状況はさらに遅れており、中核ネットワークでのカバー率は 2025 年時点で約 1.6%、2027 年目標に対しては 1.5%に過ぎない。充電スポットは国内でわずか 7 カ所にとどまり、AFIR が求める設置間隔を満たしておらず、商用 EV 普及のボトルネックとなっている。

PSNM は、これらの要因として、AFIR の要件が非常に野心的である点に加え、ポーランドの TEN-T ネットワークが極めて長大であることを挙げている。また、大型 EV 向けインフラについては、需要不足と高コストのミスマッチが民間投資の障壁になっていると指摘する。充電インフラ設置に係る補助金制度の迅速な実施と継続的な支援が、市場の発展を左右する重要な要素となる。

＜電動化を軸にした投資拡大と産業基盤の強化＞

フォルクスワーゲン・ポズナンは 2025 年 10 月に、ポーランド西部ヴジェシニャ工場の拡張に投資し、次世代の EV 商用車「クラフター」の生産を開始すると発表した。新たに車体組み立て工場とバッテリー倉庫を建設し、2027 年中の完成を予定している。同工場は「クラフター」および「MAN TGE」の唯一の生産拠点であり、本投資は同社の電動化戦略およびポーランドにおける商用車生産の中長期的な強化を示すものとなる。同工場では EV 生産に対応するため、自動化・デジタル化への投資も加速している。車体製造や塗装工程、最終組み立てにおけるロボット化が進展し（組み立て工程での自動化率は 18.5%）、工場内物流では無人搬送車（AGV）を活用している。さらに、太陽光発電を中心とした再生可能エネルギーによる電力の自給体制を構築しており、EV 商用車の生産拡大と合わせ、環境負荷低減と国際競争力の強化を同時に進めている点が特徴だ。

トヨタの欧州統括会社トヨタモーターヨーロッパは 2026 年 4 月、ポーランド南部のブロ

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ツワフに IT 分野の研究開発拠点「Toyota Digital Hub」を設立すると発表した（トヨタモーターヨーロッパウェブサイト参照）。約 200 人規模でアプリ、クラウドインフラ、サイバーセキュリティー関連の開発を行う。同社はポーランドの高度 IT 人材の質を高く評価しており、本投資を欧州市場での事業強化の一環と位置付けている。ポーランドでは既に生産拠点（南部バウブジフおよびイェルチ＝ラスコヴィツェ）や、中・東欧地域を管轄する販売会社、欧州全域の経理・税務業務を集約したシェアードサービスセンターが稼働しており、本件は同国における投資拡大の流れの 1 つとみられる。

そのほか、ポーランド政府系のエレクトロモビリティ・ポーランド（EMP）は 5 月、国内における EV 生産・開発基盤の構築に向け、台湾の電子機器受託製造大手フォックスコン（鴻海精密工業）と戦略的提携で合意した。フォックスコンが EV 生産技術を提供し、ポーランド側が事業運営を主導するかたちで、南部ヤボジュノに電動モビリティ・ハブを建設する。単一ブランドの量産ではなく、製造・開発機能を集約した産業拠点の形成を目指す点が特徴で、2029 年の量産開始、国内調達比率 70%を見込むなど、同国 EV 産業の基盤強化につながる動きとして注目される（2026 年 5 月 11 日付ビジネス短信参照）。

以上のような投資動向は、ポーランドでは賃金上昇が進む中でも、依然として高度人材の供給力や技術基盤が評価されていることを示している。加えて、中・東欧地域全体を俯瞰（ふかん）した際の生産・開発・サービス機能の集積拠点としての役割も一段と高まっており、同国は地域ハブとしての地位を強化しつつある。

注：ポーランドおよび中・東欧地域において、持続可能な輸送分野で活動する自動車メーカーやインフラ関連企業、エネルギー関連企業などの業界団体で、250 社以上の企業が加盟している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

チェコ（生産・販売）：乗用車新車登録、国内生産ともに電動車が前年比大幅増

2026 年 6 月 16 日　プラハ事務所（中川 圭子）

チェコの 2025 年の乗用車新車登録台数は、経済成長の加速と消費者の購買意欲増大を背景に前年比 7.4%増となった。中でもハイブリッド車部門〔ハイブリッド車（HEV）とプラグインハイブリッド車（PHEV）〕とバッテリー式電気自動車（BEV）はそれぞれ 32.5%増、26.3%増と大幅に増加し、新車登録台数全体の拡大に大きく寄与した。

一方、2025 年の乗用車の国内生産台数は 144 万 5,776 台で、過去最高を記録した前年から 0.5%減と微減したものの、前年に次ぐ過去 2 番目の記録となった。うち BEV と PHEV を合わせた電動車の生産台数は前年比 88.7%増と大幅に増加し、全生産台数に占める電動車の割合も、前年の 10.4%から 19.7%に拡大した。

＜2025 年の新車登録台数は前年比 7.4%増＞

2026 年 2 月 5 日付チェコ自動車輸入者連盟（SDA）の発表資料（チェコ語）（1.13MB）によると、2025 年の乗用車の新車登録台数は 24 万 8,719 台で、前年比 7.4%増となった。2020 年以降で最も多い台数となり、コロナ禍前の 2019 年の水準（24 万 9,915 台）に回復した（表 1 参照）。

表1：2015～2025年の乗用車新車登録台数の推移　（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年
登録台数	230,857	259,693	271,595	261,437	249,915	202,971	206,876	192,087	221,422	231,600	248,719
前年比	20	12.5	4.6	△3.7	△4.4	△18.8	1.9	△7.1	15.3	4.6	7.4

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

2025 年の登録台数を月別に見ると、特に下半期（7～12 月）は前年同月の実績を上回り、12 月には前年同月比 21.1%と、年間最高の伸び率となった（表 2 参照）。また、9 月、10 月の月間登録台数は、1993 年のチェコ共和国独立以降で最大を記録した。

表2：2025年の月ごとの乗用車新車登録台数の推移　（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	計
2024年	20,361	18,328	18,916	19,546	19,736	22,334	17,452	17,084	18,242	21,070	20,641	17,890	231,600
2025年	19,347	17,773	22,566	21,226	19,519	22,208	20,817	17,611	21,370	23,298	21,317	21,667	248,719
前年同月比	△5.0	△3.0	19.3	8.6	△1.1	△0.6	19.3	3.1	17.1	10.6	3.3	21.1	7.4

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

登録台数増加の要因について、SDA から分析を請け負う大手会計事務所プライスウォーターハウスクーパース（PwC）は、経済成長の加速（2026 年 3 月 5 日付ビジネス短信参照）と実質賃金の上昇、消費者の景況感上昇、および企業の購買意欲増大の継続を挙げている（2026 年 1 月 7 日付プライスウォーターハウスクーパース資料参照〔チェコ語〕〔1.72MB〕）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜トヨタは3位を維持＞

2025年の新車登録台数をメーカー・ブランド別に見ると、トップは引き続き地場系のシュコダ〔フォルクスワーゲン（VW）グループ〕で全体の33.7%を占めた（表3参照）。前年比でも7.4%増と堅調な伸びを示した。2位から4位も前年同様、現代（8.3%）、トヨタ（7.5%）、VW（6.7%）が占めた。5位には前年比24.1%増と大幅な伸びを示したダチア（4.7%）が前年の6位から浮上し、前年5位の起亜（4.4%）と入れ替わった。

表3：メーカー、ブランド別チェコ国内新車登録台数

（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

メーカー、ブランド	2024年	2025年		
	台数	台数	構成比	前年比
シュコダ	78,097	83,890	33.7	7.4
現代	20,309	20,678	8.3	1.8
トヨタ	18,994	18,626	7.5	△1.9
フォルクスワーゲン	15,555	16,589	6.7	6.7
ダチア	9,422	11,693	4.7	24.1
起亜	10,743	10,871	4.4	1.2
メルセデス・ベンツ	8,061	8,364	3.4	3.8
フォード	6,601	7,842	3.0	18.8
ルノー	5,495	7,396	2.4	34.6
BMW	5,459	5,779	2.3	5.9
プジョー	5,063	5,406	2.2	6.8
MG	4,101	4,678	1.9	14.1
ボルボ	5,025	4,501	1.8	△10.4
アウディ	3,951	4,355	1.8	10.2
クプラ	2,138	4,200	1.7	96.5
オペル	3,419	3,656	1.5	6.9
シトロエン	2,863	3,396	1.4	18.6
スズキ	3,512	3,376	1.4	△3.9
KGモビリティ（旧双竜）	3,379	2,964	0.9	△34.8
日産	1,291	1,968	0.8	52.4
テスラ	3,716	1,943	0.8	△47.7
レクサス	2,326	1,908	0.8	△18.0
ホンダ	1,398	1,584	0.6	13.3
マツダ	1,769	1,465	0.6	△17.2
ジェイクー	0	1,251	0.5	―
セアト	1,582	976	0.4	△38.3
ランドローバー	951	959	0.4	0.8
三菱	812	955	0.4	17.6
スバル	841	908	0.4	8.0
ポルシェ	633	784	0.3	23.9
合計（その他含む）	231,600	248,719	100	7.4

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜ハイブリッド車部門と BEV が大幅増＞

PwC は前述の分析で、2025 年の乗用車新車登録台数の拡大には、ハイブリッド車を含む電動車の需要増大も影響したと指摘している。ハイブリッド車部門（HEV と PHEV）の登録台数は 6 万 8,171 台で、前年比 32.5%増となった（表 4 参照）。新車登録台数全体に占める割合は前年の 22.2%から 27.4%に上昇した。メーカー・ブランド別のトップは依然としてトヨタで、前年比 19.9%増の 1 万 4,200 台だった。車種別では、トヨタ「カローラ」が前年トップのシュコダ「オクタビア」を抑えて首位に浮上、以下、「オクタビア」、トヨタ「RAV4」「ヤリス（ヤリス クロス含む）」と続いている。

表4：メーカー、ブランド別ハイブリッド車部門（HEVとPHEV）登録台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー、ブランド	2024年	2025年		
	台数	台数	構成比	前年比
トヨタ	11,845	14,200	20.8	19.9
シュコダ	5,881	8,718	12.8	48.2
メルセデス・ベンツ	4,629	4,985	7.3	7.7
ダチア	1,452	4,965	7.3	241.9
BMW	3,887	4,383	6.4	12.8
ボルボ	4,001	4,066	6.0	1.6
スズキ	3,509	3,366	4.9	△4.1
フォード	3,278	3,300	4.8	0.7
ルノー	1,666	2,893	4.2	73.6
レクサス	2,218	1,881	2.8	△15.2
プジョー	518	1,826	2.7	252.5
日産	1,041	1,802	2.6	73.1
ホンダ	1,362	1,555	2.3	14.2
現代	793	1,346	2.0	69.7
マツダ	1,521	1,337	2.0	△12.1
フォルクスワーゲン	227	1,218	1.8	436.6
MG	216	1,177	1.7	444.9
オペル	59	981	1.4	1562.7
レンジローバー	474	517	0.8	9.1
スバル	304	473	0.7	55.6
三菱	389	437	0.6	12.3
ランドローバー	421	384	0.6	△8.8
起亜	421	349	0.5	△17.1
合計（その他含む）	51,432	68,171	100.0	32.5

出所：チェコ自動車輸入者連盟（SDA）

2025 年の BEV の新車登録台数は 1 万 3,806 台で、前年比 26.3%増となった（表 5 参照）。新車登録台数全体に占める割合は前年の 4.7%から 5.6%に上昇した。メーカー・ブランド別ではシュコダが前年比約 3.2 倍の 5,259 台と大きく伸ばし首位となった。一方、前年首位のテスラは前年比 47.7%減と大幅に減少して 2 位に後退した。以下、VW、現代、フォードと続いている。車種別では、シュコダ「エルロック」が首位、シュコダ「エニヤック」が 2 位となった。

- 表 5：メーカー・ブランド別バッテリー式電気自動車（BEV）登録台数（432KB）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

運輸部門における研究開発を担う運輸省外郭団体・運輸研究センター（CDV）のインドジフ・フリッチ前所長は、BEV 登録台数の増加傾向の要因に関して、「2024 年は国立開発銀行（NRB）の法人向けゼロエミッション車購入支援プログラム（2024 年 3 月 28 日付ビジネス短信参照）が重要な役割を果たしたのに対して、2025 年は新型モデルや改良版モデルの発売、特にシュコダの新型『エルロック』や改良版の『エニヤック』、テスラの『モデル Y ジュニパー』などの市場投入が大きく影響した」と指摘している。

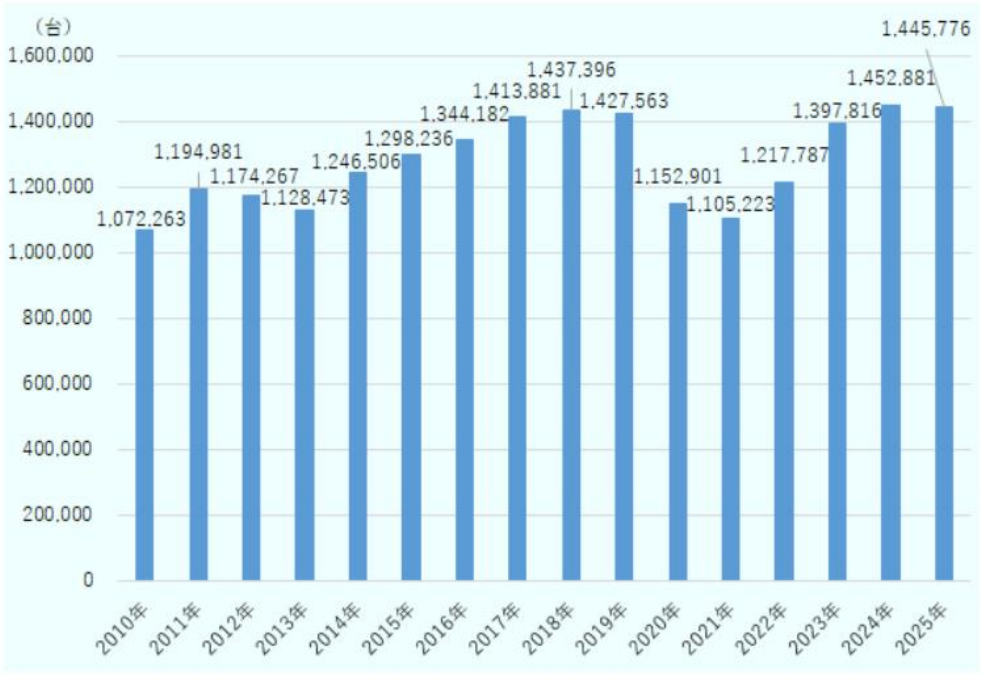
国内の充電インフラ整備も着実に進んでいる。CDV 発表のデータによると、2025 年末時点の公共充電施設数は 3,713（充電器数 6,544）で、2024 年末の 2,986（同 5,309）から増加した。

一方、燃料電池車（FCV）の新車登録台数は 21 台（いずれもトヨタ「ミライ」）で、前年は新規登録がなかったが、広範な普及には至っていない。FCV 用の公共水素ステーションも、CDV のデータによると、国内で稼働しているものは依然 3 カ所にとどまっており、整備が進んでいない状態だ。

＜2025 年の生産台数は前年比微減も、過去 2 位を記録＞

2026 年 1 月 27 日付チェコ自動車工業会（AutoSAP）の発表によると、2025 年の国内乗用車生産台数は 144 万 5,776 台で、過去最高を記録した前年から 0.5%減と微減したものの、コロナ禍前の 2018 年（143 万 7,396 台）を上回り、過去 2 番目の記録となった（図 1 参照）。

図1：乗用車生産台数の推移（2010～2025年）



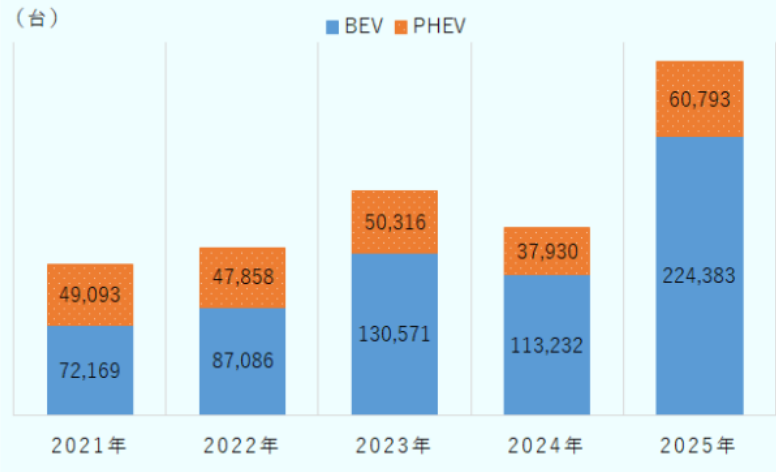
出所：チェコ自動車工業会（AutoSAP）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜電動車の生産台数が大幅に増加＞

BEV と PHEV を合わせた電動車の 2025 年の生産台数（注）は前年比 88.7%増と大幅に増加し、28 万 5,176 台に達した（図 2 参照）。これに伴い、全生産台数に占める電動車の割合も、前年の 10.4%から 19.7%に急増した。

図2：電動車（BEV、PHEV）生産台数の推移（2021～2025年）



出所：チェコ自動車工業会（AutoSAP）

2025 年の実績をメーカー別に見ると、国内最大手のシュコダ・オートの生産台数は 94 万 7,140 台で、前年比 5.6%増となった（表 6 参照）。うち電動車は 23.2%に当たる 21 万 9,509 台（BEV：18 万 9,386 台、PHEV：3 万 123 台）で、前年比で約 2.3 倍と大幅な伸びを示した（表 7 参照）。特に BEV は、2025 年 1 月にコンパクト SUV タイプの「エルロック」の本格生産が開始されたことを受けて、前年比 136.9%と急増した。一方、トヨタ・モーター・マニュファクチャリング・チェコ（TMMCZ）の生産台数は 22 万 2,461 台で、前年比 1.2%減の微減となった。同社は 2025 年 9 月に BEV の生産を開始すると発表し（2025 年 9 月 17 日付ビジネス短信参照）、さらに同年 11 月には、コンパクトカー「ヤリス」に続いて（2021 年 11 月 12 日付ビジネス短信参照）、小型車「アイゴ X」のハイブリッドモデルの生産を開始した。AutoSAP によると、2025 年 11 月以降、同社の生産はハイブリッドモデルのみとなっている。また現代チェコ（現代自動車グループ）の生産台数は 27 万 6,175 台にとどまり、前年比 16.5%減少した。特に下半期における需要の低下が影響したと指摘している。同社の電動車生産台数は BEV が 3 万 4,997 台、PHEV が 3 万 670 台で、電動車が占める割合は 23.8%と、シュコダ・オートをわずかに上回った。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表6：乗用車の国内生産、販売、輸出台数 （単位：台、%）（△はマイナス値）

2024年

メーカー	生産	前年比	国内販売	前年比	輸出	前年比
シュコダ・オート	896,933	3.7	84,476	△3.8	812,457	4.5
TMMCZ	225,058	17.0	2,623	△20.0	222,435	17.6
現代チェコ	330,890	△2.8	14,824	1.9	316,066	△3.0
合計	1,452,881	3.9	101,923	△3.5	1,350,958	4.5

2025年

メーカー	生産	前年比	国内販売	前年比	輸出	前年比
シュコダ・オート	947,140	5.6	91,791	8.7	855,349	5.3
TMMCZ	222,461	△1.2	1,913	△27.1	220,548	△0.8
現代チェコ	276,175	△16.5	14,286	△3.6	261,889	△17.1
合計	1,445,776	△0.5	107,990	6.0	1,337,786	△1.0

出所：チェコ自動車工業会（AutoSAP）

表7：2025年の乗用車におけるBEV、PHEVの国内生産台数

（単位：台、%）

メーカー	2025年								
	BEV	前年比	全生産台数に占める割合（注）	PHEV	前年比	全生産台数に占める割合（注）	計	前年比	全生産台数に占める割合（注）
シュコダ・オート	189,386	136.9	20.0	30,123	81.4	3.2	219,509	127.4	23.2
現代チェコ	34,997	5.1	12.7	30,670	43.8	11.1	65,667	20.2	23.8
合計	224,383	98.2	15.5	60,793	60.3	4.2	285,176	88.7	19.7

注：「全生産台数に占める割合」は各社の生産台数、「合計」はTMMCZの生産台数を含む国内全乗用車生産台数に対する割合。

出所：チェコ自動車工業会（AutoSAP）

2025 年は、乗用車の生産が好調だったのに加え、バスの生産台数が前年比 26%増の 5,651 台となり、目覚ましい結果を達成した。こうした実績を踏まえて、AutoSAP のマルチン・ヤーン会長は「コスト上昇、不安定な需要、不確実な世界情勢の中にあっても、チェコが欧州の重要な自動車生産拠点の 1 つであることを証明した。特に 2025 年は電動化が加速し、EV の生産台数が前年比 90%近く増加した。生産された乗用車の 5 台に 1 台が BEV または PHEV となっている」と述べた。また、2026 年の見通しに関しては、「チェコで安定した予見しやすい状況が維持されれば、生産はもちろん、イノベーションや長期的な競争力といった面においても引き続き成長が期待される」としている。

注：チェコ自動車工業会の EV 統計には HEV は含まれない。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ハンガリー（生産・販売）：新車・中古車登録数増、生産台数減も BMW 工場稼働

2026 年 7 月 2 日　ブダペスト事務所（バラジ・ラウラ）

2025 年のハンガリーの乗用車（新車）新規登録台数は、前年比で 6.4%増となった。中でもバッテリー式電気自動車（BEV）は 28.5%増と伸びた。中古乗用車の新規登録も 15.5%増だった。

また、国内に工場を擁する主要自動車メーカー3 社を合計した生産台数は前年比で 5.6%減少した。BMW は 2025 年 10 月末、ハンガリー東部デブレツェン市の新工場で新型 BEV モデル「iX3」の生産を開始した。一方、中国 EV（注 1）大手の比亜迪（BYD）がハンガリー南東部セゲド市に建設中の新工場は、生産開始まで時間を要する見通しだ。

＜新車登録台数が再び拡大、上位を日系が維持＞

データハウス（ハンガリーの民間調査会社）によると、2025 年の乗用車新車登録台数は 12 万 9,440 台だった。前年の 12 万 1,609 台を 6.4%上回り、2 年連続の増加となった。ハンガリー自動車輸入業者協会（MGE）の年次評価書によると、高金利と厳格な融資条件が個人の購買を抑制した。一方、企業・フリート（業務用車両）向けは、需要の底堅さと政府の BEV 購入支援プログラムが市場全体を下支えした。

乗用車の新車登録台数をメーカー・ブランド別に見ると、ハンガリーに生産拠点を構えるスズキが前年に続き首位を維持したが、前年比減（1 万 4,285 台、前年比 9.2%減）（表 1 参照）。2 位は前年同様トヨタ（1 万 3,862 台、5.2%減）、3 位はシュコダ（1 万 1,373 台、0.6%増）だった。

表1：ハンガリーでの新車登録台数（メーカー・ブランド別、2025年）

（単位：台数、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー・ブランド	台数	シェア	前年比
1	スズキ	14,285	11.0	△9.2
2	トヨタ	13,862	10.7	△5.2
3	シュコダ	11,373	8.8	0.6
4	フォルクスワーゲン（VW）	8,734	6.7	1.8
5	フォード	8,397	6.5	23.6
6	起亜	7,540	5.8	13.0
7	BMW	7,052	5.4	21.9
8	メルセデス・ベンツ	5,618	4.3	7.8
9	現代	5,277	4.1	7.6
10	日産	4,895	3.8	△14.2
合計（その他含む）		129,440	100.0	6.4

出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

新車登録台数をモデル別に見ると、スズキ「S-Cross」が 6,500 台で前年 2 位から首位となった。2 位はシュコダ「オクタビア」で 5,738 台、3 位はスズキ「ビターラ」で 5,590 台だった。

スズキ以外の日系メーカー・ブランドでは、日産の「キャシュカイ」が 3,094 台で 5 位。トヨタの 3 モデルもトップ 10 入りした（「ヤリス クロス」が 7 位 2,930 台、「C-HR」9 位 2,421 台、「カローラ」10 位 2,335 台）。トップ 10 モデルのうち 6 つが日系で、その人気の高さを反映した。

＜新車・中古車登録台数は 2 年ぶりに拮抗＞

2025 年の乗用車の中古車登録台数は 12 万 8,155 台で、2024 年の 11 万 961 台から 15.5%増加した（図参照）。前年まで 2 年連続で新車登録台数が中古車を上回っていたが、2025 年には両者の差がほぼなくなり、拮抗（きっこう）状態となった。ニュースポータル「オリゴ」によると、2025 年下半期にハンガリー通貨フォリントの対ユーロ為替相場が、1 ユーロ＝400 フォリントを継続的に下回る水準まで上昇したことで、下半期の中古車輸入台数は上半期を 8%上回った。同ポータルが引用した中古車情報ポータル「ヨー・アウトーク」のハラース・ベルタラン最高経営責任者は、この為替効果により、同じ予算で 1 年前よりも 6～8%価値の高い車を海外から購入できるようになったと指摘した。

図：乗用車登録台数の推移（新車、中古車）



出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

中古乗用車の新規登録台数をメーカー・ブランド別に見ると、2025 年もフォルクスワーゲン（VW、1 万 6,381 台、前年比 18.9%増）が首位を堅持した（表 2 参照）。2 位はオペル（1 万 855 台、12.7%増）で、前年 3 位から順位を上げた。前年 2 位のフォード（1 万 841 台、11.0%増）は僅差で 3 位に後退した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：メーカー・ブランド別の中古車登録台数（上位10メーカー・ブランド、2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	ブランド	台数	シェア	前年比
1	フォルクスワーゲン（VW）	16,381	12.8	18.9
2	オペル	10,855	8.5	12.7
3	フォード	10,841	8.5	11.0
4	アウディ	8,389	6.5	11.8
5	トヨタ	7,445	5.8	20.8
6	現代	6,490	5.1	20.6
7	メルセデス・ベンツ	6,316	4.9	4.9
8	BMW	5,688	4.4	△6.9
9	起亜	4,833	3.8	17.2
10	シュコダ	4,653	3.6	20.9
合計（その他含む）		128,155	100.0	15.5

出所：データハウスの資料を基にジェトロ作成

＜EVの販売は引き続き拡大、BEVが初めて年間1万台を突破＞

欧州自動車工業会（ACEA）によると、2025年のハンガリーのBEVの新車登録台数は1万1,002台だった（表3参照）。前年比で28.5%増となり、初めて年間1万台の大台を突破した。MGEによると、BEVの新車登録台数の増加は主に政府の企業・フリート向け補助金制度と、拡充するモデルラインアップによってもたらされたものだ。また、プラグインハイブリッド車（PHEV）も7,136台（25.3%増）と拡大を維持した。

充電可能なEV（BEVとPHEVの合計）は1万8,138台（27.2%増）、ハイブリッド車（HEV）は6万5,369台（16.7%増）となり、EV全体（BEV＋PHEV＋HEV）の合計は8万3,507台（18.8%増）に達した。これは2025年の新車登録台数全体（12万9,440台）の約64.5%を占める。ただし、MGEはその内訳に注目し、2025年におけるBEVの新車登録台数の市場シェアは8.5%にとどまり、依然として10%には達していないと指摘している。

表3：ハンガリーでのEVの新車登録台数の推移（2020～2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

EVの種類	2020年	前年比	2021年	前年比	2022年	前年比	2023年	前年比	2024年	前年比	2025年	前年比
充電可能なEVの合計	6,042	105.6	8,548	41.5	9,585	12.1	11,341	18.3	14,260	25.7	18,138	27.2
バッテリー式電気自動車（BEV）	3,046	66.2	4,312	41.6	4,709	9.2	5,799	23.1	8,565	47.7	11,002	28.5
プラグインハイブリッド車（PHEV、注1）	2,996	170.9	4,236	41.4	4,876	15.1	5,542	13.7	5,695	2.8	7,136	25.3
ハイブリッド車（HEV、注2）	31,772	246.5	48,145	51.5	42,498	△ 11.7	45,022	5.9	56,034	24.5	65,369	16.7
EV合計	37,814	212.3	56,693	49.9	52,083	△ 8.1	56,363	8.2	70,294	24.7	83,507	18.8

注1：レンジエクステンダー自動車（EREV）を含む。EREVとは、エンジンを走行用ではなく発電用に搭載しているPHEVで、走行には電気モーターを利用する。通常のPHEVより航続距離が長い。
注2：マイルドハイブリッド車（MHEV）を含む。
出所：ACEAの資料を基にジェトロ作成

EVの新車登録台数をモデル別に見ると、テスラ「モデルY」が3年連続で首位（1,188台、2.1%増）となった（表4参照）。2位には2024年11月に発売され、コストパフォーマンスをアピールしている起亜「EV3」が699台で初めてトップ10に入った。前年2位のテ

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

スラ「モデル 3」は 634 台（21.5%減）で 3 位となった。

BYD は前年と同様、4 モデルがトップ 10 に入り、存在感を示した（「ATTO 3」333 台 5 位、「シーライオン 7」332 台 6 位、「シール」294 台 7 位、「ドルフィン・サーフ」252 台 10 位）。ただし、前年から継続販売されている「ATTO 3」と「シール」は、それぞれ前年比 41.5%減、17.2%減と台数を落とした。これは BYD ブランド内での既存モデルから新規投入モデルへのシフトが主な要因とみられる。

また、BMW「iX1」（493 台、前年比約 4.4 倍）は 4 位に躍進した。フォード「エクスプローラー」（262 台、前年比約 3.4 倍、ドイツ工場で生産）も 9 位に入るなど、欧州勢の電動モデルも台頭した。

表4：モデル別EV新車登録台数（上位10モデル、2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

順位	モデル	台数	前年比
1	テスラ・モデルY	1,188	2.1
2	起亜・EV3	699	—
3	テスラ・モデル3	634	△21.5
4	BMW・iX1	493	344.1
5	BYD・ATTO 3	333	△41.5
6	BYD・シーライオン7	332	—
7	BYD・シール	294	△17.2
8	現代・IONIQ 5	279	86.0
9	フォード・エクスプローラー	262	236.0
10	BYD・ドルフィン・サーフ	252	—

注：前年比が空欄になっているモデルは、2025年にハンガリー市場に投入された。

出所：「ビッラニアウトーショク」ニュース（villanyautosok.hu）の2026年1月7日付記事「Új rekord: 11 ezer új villanyautót vettek a magyarok 2025-ben」を基にジェトロ作成

＜乗用車生産台数は前年比 5.6%減、メルセデス・ベンツはモデル移行期で大幅減＞

ハンガリーの輸送機器の生産額は、製造業全体の約 4 分の 1 を占め、自動車生産は依然として産業の重要な柱だ。しかし、2025 年も自動車産業は、地政学的な緊張や経済の不確実性、進行中の業界変革といった重大な外部要因の影響を受け続けた。ハンガリーに生産拠点を持つ自動車メーカーは、競争力の維持を最優先課題として、コスト削減や効率化などに注力している。

ACEA によると、2025 年のハンガリーでの乗用車生産台数は、前年比 5.6%減の 41 万 1,943 台となった。当地の既存乗用車メーカー3 社の生産台数を見ると、アウディが 20 万 756 台で前年に続き首位（前年比 11.7%増）となった（表 5 参照）。次いでマジャールスズキが 2 位（10 万 8,072 台、3.1%減）、メルセデス・ベンツが 3 位（10 万台、31.5%減）と続く。前年の生産台数を上回ったのはアウディだけだった。メルセデス・ベンツの大きな落ち込みは、旧モデルの生産終了と新型モデル（EV 含む）への移行が重なったことや、工場

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

拡張・再編に伴う一時的な生産抑制が作用したことが主因とみられる。

一方、BMW は 2025 年 10 月末、東部デブレツェンの新工場で新型 BEV モデル「iX3」の生産を開始した。また、中国 BYD は南東部セゲドの新工場での生産開始が遅れている。

表5：メーカー・ブランド・モデル別生産台数（2021～2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値、-は値なし）

車種・モデル	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比
アウディ・ハンガリア	171,015	171,134	177,775	179,710	200,756	11.7
Q3	102,833	98,665	94,283	99,288	80,669	△18.8
Q3 スポーツバック	59,693	64,343	73,806	63,759	48,277	△24.3
TT クーペ	6,534	6,291	6,850	（生産なし）	（生産なし）	－
TT ロードスター	1,955	1,835	2,681	（生産なし）	（生産なし）	－
A3 カブリオレ	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	－
A3 リムジン	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	－
クプラ・テラマー	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	16,663	71,810	331.0
マジャールスズキ	107,974	129,022	160,338	111,492	108,072	△3.1
S-Cross	32,713	47,873	73,046	47,530	未公表	－
ビターラ	75,261	81,149	87,292	63,952	未公表	－
メルセデス・ベンツ（CLAクーペ、CLAシューティングブレーク、EQB）（注1）	138,000	152,000	174,000	146,000	100,000	△31.5
BMWハンガリー	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	未公表	－
iX3	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	（生産なし）	未公表	－
合計（注2）	416,989	452,156	512,113	437,202	408,828	△6.5

注1：メルセデス・ベンツの生産台数は概数。
注2：「合計」は各社発表の生産台数の合計であるため、ACEAの発表とは一致しない。これに伴い、前年比もACEA発表と一致しない。
注3：BMWハンガリー（デブレツェン工場）は2025年10月末に生産開始。量産前の段階で、生産台数は未公表。
出所：各社発表を基にジェトロ作成

なお、ハンガリーに生産拠点を持つ主要乗用車メーカーの各社状況については、次のとおり。

アウディ・ハンガリア

ハンガリー北西部のジェール工場は、VW グループ最大の駆動装置・エンジン生産拠点に当たる（2022 年 4 月 1 日付ビジネス短信参照）。

2025 年には 158 万 5,290 基の駆動装置・エンジンを生産した。そのうち 26 万 4,871 基が電動車用駆動装置だった（前年の 15 万 1,899 基に比べ 74.4%増）。

完成車については、2025 年の全生産台数 20 万 756 台のうち、電気自動車〔PHEV およびマイルドハイブリッド（MHEV）モデルの「Q3」「Q3 スポーツバック」〕が 12 万 8,946 台で全体の約 64.2%を占めた。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

同社は 2025 年、3 億 7,500 万ユーロを開発に投じた。同投資により、新型（第 3 世代）アウディ Q3 の量産立ち上げと、MEBeco シリーズの電動モーター製造設備の導入が実現した。

マジャールスズキ

欧州市場向けには、2020 年から HEV のみを生産している。

2025 年 1 月、ハンガリー北部のエステルゴム（Esztergom）工場で累計 50 万台目となる HEV が生産され、同 3 月には 2015 年の生産開始以来の節目となる累計 100 万台目の「ビターラ」が完成した。また、競争力維持を目的として、効率改善、デジタル化、脱炭素化への移行準備を柱とする 90 億フォリント（約 47 億円、1 フォリント＝約 0.52 円）超の工場開発プログラムを、全生産部門で実施した。

メルセデス・ベンツ

ハンガリー中央部のケチケメート工場の 2025 年の生産台数（概数）は 10 万台（CLA クーペ、CLA シューティングブレークおよび BEV モデルの EQB）で、前年の 14 万 6,000 台から 31.5%減と大幅に減少した。

2022～2026 年までの事業計画の一環として、同工場の拡張に 10 億ユーロ超を投資しており、2025 年の建設工事は計画通りに進んだ。上半期には新設のバッテリー組み立て工場で設備設置が完了し、下半期には新型 EV モデル「GLB」向けのバッテリー生産が本格化した。また、さらなる生産量拡大に備え、追加のバッテリー生産ライン構築も並行して進められた。

同工場は着実に電動化を進めており、2026 年 1 月に SUV（多目的スポーツ車）タイプの新型「GLB」の量産を開始した。BEV モデルと PHEV モデルを同一ラインで柔軟に生産する体制を整えた。

また、2026 年下半期には新型 EV の「C クラス」が同工場から初出荷される計画となっている。

BMW ハンガリー

BMW は 2025 年 10 月末、ハンガリー東部のデブレツェン市に建設した新工場で、新世代 EV シリーズ「ノイエ・クラッセ」の第 1 弾である新型 BEV モデル「iX3」の生産を開始した。同工場では BEV のみが生産され、年間約 15 万台の生産を計画している。また、通常稼働時において再生可能エネルギー由来の電力のみを使用する、BMW グループ初の自動車工場となった。高電圧バッテリーの組み立ては「ローカル・フォー・ローカル」の原則に基づき、同工場内で行われる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

さらに、同工場は当初からデジタルでの設計・建設が行われた典型的な「iFACTORY」だ。全ての工程はバーチャルで事前テストされ、工場建屋内の生産ラインはデジタルツイン（注2）に基づいて設置された。

比亜迪（BYD）

中国EV大手のBYDは、ハンガリー南東部の都市セゲドに同社として欧州初のEV乗用車組立工場を建設中だが、その進捗には遅れが生じている。当初は量産開始を2025年末に予定していたが、まだ生産は始まっていない（注3）。同工場では初年度の生産能力を年間15万台と見込んでおり、最初に生産されるモデルは「ドルフィン・サーフ」の予定だ。
一方、同社のハンガリーへのコミットメントはさらに深まっている。BYDは2025年5月、首都ブダペストに欧州統括本部と研究開発（R&D）拠点を設置すると発表した。同拠点には約2,000名の従業員が勤務する予定で、欧州事業における販売・顧客サービスの統括、欧州市場向け認証対応、車両の試験・現地適合開発などを担う。

R&D面では、BYDはハンガリーの大学やスタートアップ、サプライヤーと連携し、2つの大型プロジェクト（人工知能による自動運転システム開発およびEVのパワートレイン性能・エネルギー効率の向上）を立ち上げる計画だ。また、ハンガリーで開発された特許の少なくとも50%を現地で登録することをコミットしている。

＜最新技術の生産拠点新設・拡張で年間100万台生産へ＞

2025年の乗用車生産台数が100万台以上のEU加盟国は、上位からドイツ、スペイン、チェコ、スロバキアの4カ国に限られる。ハンガリーは100万台以下で7位にとどまる。しかし、今後の乗用車生産台数について、ハンガリー自動車工業会（MAGE）のキリアーン・チャバ専務事務局長は、ハンガリーで事業展開する自動車メーカーが最新技術の生産ラインを最大限活用することで、同国は2030年までに年間100万台の乗用車生産を実現できる可能性が高いとしている。また、ハンガリー投資促進庁（HIPA）のヨー・イシュトバン長官は、ハンガリーの自動車産業は生産能力の拡大だけでなく、知識集約型への転換も始まったと指摘しており、今後の動向が注目される。

注1:本稿でEVとは、バッテリー式電気自動車(BEV)、プラグインハイブリッド車(PHEV)、ハイブリッド車（HEV）の総称を指す。
注2：実世界の設備・工程からIoTでデータを収集し、サイバー空間に同期・再現して、設計・立ち上げ・製造・保全を一体で検証・運用する技術。工程シミュレーションによるサイクル短縮、異常の予兆検知、保全の最適化、品質の安定化に資する。
注3：自動車調査会社イノヴェフ（Inovev）の2026年5月26日付報道によると、BYDセゲド工場で最初のEVモデルとして「ドルフィン・サーフ」と「ATTO 2」の2モデルが完成した。同工場は欧州初の大規模な中国系乗用車工場となる見込み。ただし、BYDからの正式発表は現時点（6月8日）までに確認されていない。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ルーマニア（生産・販売）：エコカーの新車登録台数は増加、ハイブリッドが牽引

2026年7月3日 ブカレスト事務所（本吉 美友）

ルーマニアの自動車製造者協会（ACAROM）の発表（ルーマニア語）（2026年1月5日付）によると、同国内の2025年新車登録台数は、前年比3.8%増の15万6,803台と好調だった。

自動車生産台数は、過去最多を記録した前年から2.6%減の54万5,510台にとどまった。ルノー・グループ傘下の地場自動車メーカーのダチアと、同国に生産拠点を有する米国フォードとトルコ財閥コチ・ホールディングの合弁会社のフォード・オトサンの生産台数はいずれも前年を下回った。

＜新車登録台数、トヨタが前年に続き2桁台の伸び＞

新車登録台数をメーカー、またはブランド別に見ると、首位は国産メーカーのダチアで、4万5,738台だった（表1参照）。次いでトヨタ1万5,893台、ルノー1万1,482台、フォルクスワーゲン（VW）傘下のシュコダ1万1,299台、VW9,738台と続く。トヨタは前年に続いて20%超の伸びを記録し、ルノー、フォード、BMWも2桁台の増加となった。一方で、現代は前年に大幅に増加した反動もあり、前年からマイナスに転じた。

表1：メーカー・ブランド別新車登録台数（2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー	2025年	シェア	前年比
1	ダチア	45,738	29.2	2.9
2	トヨタ	15,893	10.1	24.0
5	ルノー	11,482	7.3	12.0
3	シュコダ	11,299	7.2	6.5
6	フォルクスワーゲン	9,783	6.2	1.7
4	現代	9,352	6.0	△8.9
7	フォード	7,345	4.7	13.1
8	メルセデス・ベンツ	5,488	3.5	1.1
9	BMW	5,430	3.5	10.9
10	スズキ	4,735	3.0	6.8
合計（その他含む）		156,803	100.0	3.8

出所：ACAROMの資料を基にジェトロ作成

なお、ACAROMによると、2025年のEU全体の新車登録台数は前年比1.8%増の1,082万2,831台となり、ルーマニアの新車登録台数はEU加盟国の中で前年同様、14位だった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

自動車製造業者・輸入業者協会（APIA）によると、新車乗用車のうち約 6 割が法人向けとなっている。リース車の需要も堅調で、ダチア、シュコダ、トヨタなどがリース向けの販売を伸ばし、好調だった。

日系メーカー・ブランド全体の新車登録台数は前年比 1.2%増の 2 万 3,451 台だった（表 2 参照）。トヨタ、スズキ、マツダのトップ 3 のうち、トヨタは前年比 12.5%増と前年に続き増加した。一方で、スズキ、マツダは 2 年連続で前年を下回った。

表2：日系メーカー・ブランド別新車登録台数（2025年）　（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2024年	2025年	
		台数	前年比
トヨタ	12,818	14,418	12.5
スズキ	4,435	3,954	△10.8
マツダ	2,682	2,207	△17.7
日産	1206	1,030	△14.6
ホンダ	1099	779	△29.1
三菱自動車	498	465	△6.6
レクサス	390	462	18.5
スバル	53	136	156.6
合計	23,181	23,451	1.2

注：APIAとACAROMは、一部の車種で車両分類が異なるため、表1のデータとは一致しない。
出所：APIAの資料を基にジェトロ作成

車種別の新車登録台数では、ダチアが「ロガン」（シェア 9.8%）を筆頭に、「ダスター」（同 9.0%）、「サンデロ」（同 5.2%）と上位 3 位を占めた（表 3 参照）。ルノー「クリオ」（同 3.3%）、シュコダ「オクタビア」（同 3.0%）が続いた。

表3：モデル別新車登録台数トップ10（2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	メーカー	モデル	台数	シェア
1	ダチア	ロガン	15,299	9.8
2	ダチア	ダスター	14,065	9.0
3	ダチア	サンデロ	8,099	5.2
4	ルノー	クリオ	5,080	3.3
5	シュコダ	オクタビア	4,684	3.0
6	トヨタ	カローラ	4,563	2.9
7	現代	トゥクソン	3,692	2.4
8	ダチア	ビッグスター	3,498	2.2
9	ダチア	ジョガー	3,198	2.1
10	トヨタ	RAV4	3,101	2.0

出所：APIAの資料を基にジェトロ作成

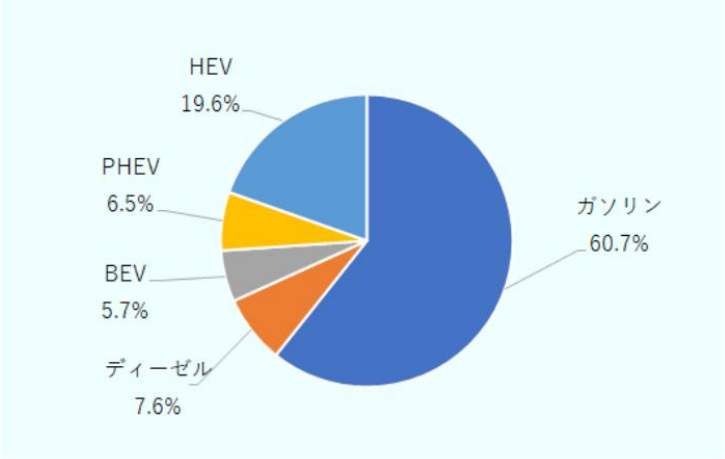
禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜ディーゼル車の登録減少、ハイブリッド車の増加がエコカー全体を押し上げ＞

乗用車の新車登録台数の動力別の割合を見ると、ガソリン車が 60.7%（前年は 61.1%）、ディーゼル車が 7.6%（同 13.8%）、エコカーが 31.8%（同 25.1%）だった（図 1 参照）。

エコカーの内訳として、バッテリー式電気自動車（BEV）が 5.7%（同 6.5%）、プラグインハイブリッド車（PHEV）が 6.5%（同 4.3%）、ハイブリッド車（HEV）が 19.6%（同 14.3%）だった。

図1：動力別新車登録台数の割合（2025年）



注：ガソリン車はマイルドハイブリッド（MHEV）を含む。
出所：APIAの資料を基にジェトロ作成

APIA の集計（ルーマニア語）（611KB）によると、BEV が前年比 9.1%減の 8,833 台、PHEV が 59.0%増の 1 万 79 台、HEV が 41.5%増の 3 万 567 台となった（表 4 参照）。プラグインハイブリッド車とハイブリッド車が堅調に伸び、エコカー全体の割合は拡大した。一方で、BEV は前年比 9%減と伸び悩んだ。これは、環境対応車への買い替え促進補助金制度「ラブラ・プログラム（Programul Rabla）」の遅延や予算縮減などの混乱が影響し（2025 年 5 月 16 日付地域・分析レポート参照）、BEV の普及が十分に後押しされなかったためとみられる。

表4：メーカー・ブランド別エコカー新車登録台数（2025年）
(単位：台、%)(△はマイナス値)

BEV

メーカー	2024年	2025年	
		台数	前年比
ダチア	3,263	1,596	△51.1
現代	599	1,157	93.2
フォード	134	1,149	757.5
テスラ	2,550	1,115	△56.3
ルノー	434	720	65.9
合計（その他含む）	9,712	8,833	△9.1

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

PHEV

メーカー	2024年	2025年	
		台数	前年比
フォルクスワーゲン	315	1,619	414.0
メルセデス・ベンツ	1,262	1,340	6.2
BMW	823	1,049	27.5
フォード	623	916	47.0
現代	509	822	61.5
合計（その他含む）	6,338	10,079	59.0

HEV

メーカー	2024年	2025年	
		台数	前年比
トヨタ	11,003	12,996	18.1
ダチア	1,792	6,735	275.8
ルノー	1,744	2,332	33.7
現代	1,772	2,118	19.5
MG	270	2,079	670.0
合計（その他含む）	21,601	30,567	41.5

出所：APIAの資料を基にジェトロ作成

BEV のメーカー・ブランド、および車種別の首位はダチアの「スプリング」で 1,596 台だった。現代の「コナ」が 618 台、テスラの「モデル 3」が 604 台と続いた。PHEV は、フォードの「クーガ」が首位で 845 台、VW の「ティグアン」が 769 台、現代の「ツーソン」が 719 台と続いた。HEV はトヨタの「カローラ」が首位で 4,442 台だった。次いでダチアの「ダスター」が 4,097 台、トヨタの「ヤリス クロス」が 2,866 台となった。

＜環境対応車への買い替え促す「ラブラ・プログラム」の実施が不透明＞

2016 年 6 月以降、ルーマニア環境省は「ラブラ・プログラム」を実施しており、2026 年も 3 億レイ（約 105 億円、1 レウ＝約 35 円。レイは通貨単位レウの複数形、2026 年 5 月 21 日ルーマニア国立銀行為替レート）を充てる方針を示している。しかし、現時点（2026 年 5 月 21 日時点）では、具体的な制度内容や開始時期は発表されていない。また、中国製など域外で生産された自動車は補助対象外となる見通しであり、モロッコやトルコで生産される一部車種の扱いを含めた詳細な指針についても、今後発表される見込みだ。過去の事例でも、ラブラ・プログラムは政府予算や財政状況、政治的判断に強く左右されやすく、年度途中での制度変更や募集延期が繰り返されてきた。

こうした中、ジェトロが実施した APIA へのインタビュー（2026 年 3 月 31 日実施）で、事務局長のクリスチャン・キラック氏は、「近年、新車登録台数は総じて増加傾向にあり、

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

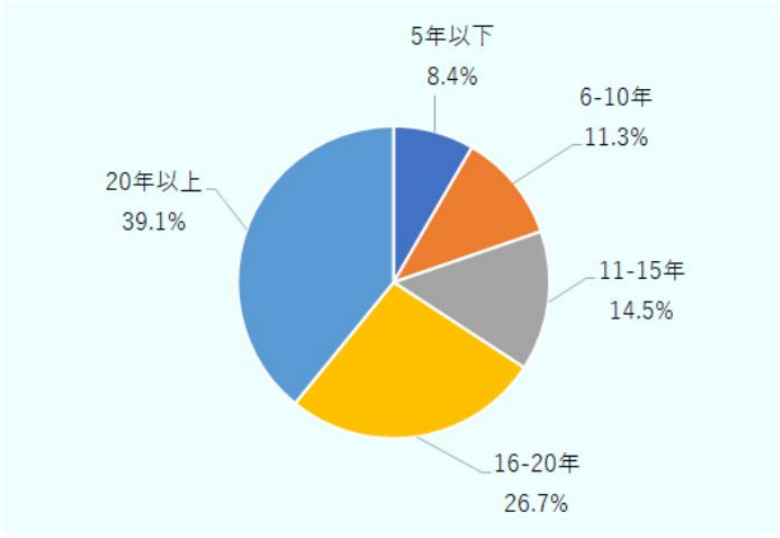
ラブラ・プログラムが仮に全面停止されたとしても、新車登録台数が大幅に減少する可能性は低い」との見方を示した。一方で、「最近の国際情勢を背景とする石油価格の上昇など、不確定要素も多く、今後の市場動向は読みづらい」と先行きについての不透明感も指摘した。さらに、走行コストや環境負荷への意識の高まりを背景に、エコカーは今後も徐々に増加していくとの見通しを示した。また、交通省が欧州横断輸送ネットワーク（TEN-T）強化の一環として、充電インフラ（充電スポット）を拡充していく計画があることにも言及した。

＜中古車登録台数過去最多を記録＞

ACAROM によると、2025 年の中古車登録台数は過去最多の 36 万 103 台で、2024 年の 32 万 8,834 台から 9.5%増加した。2025 年登録台数の割合は、新車 30.3%に対して、中古車は 69.7%だった。

ルーマニアでは、他の EU 諸国と比べて所得水準が低く、主にドイツなど西欧から輸入される中古車を購入する傾向があるため、登録される中古車の車齢が高い。内務省運転免許自動車登録総局（DGPCI、旧称：DRPCIV）発表（ルーマニア語）の集計によると、2025 年に登録された中古車の約 4 割が車齢 20 年以上で、さらに中古車の新規登録の約 3 分の 2 が車齢 16 年以上だった（図 2 参照）。その影響として、電動化の進展は相対的に遅れており、特にバッテリー式電気自動車の普及は伸び悩んでいる。

図2：2025年に登録された中古車の車齢



出所：DGPCIのデータを基にジェトロ作成

＜国内生産、過去最多を記録した前年から減少＞

ACAROM の発表（ルーマニア語）（2026 年 1 月 9 日付）によると、2025 年の国産新車生産台数は過去最高を記録した前年から 2.6%減の 54 万 5,510 台だった（表 5 参照）。当地での自動車生産は、ダチアとフォード・オトサンの 2 社体制だ。2025 年は前者が 4.0%減の 29 万 7,182 台、後者が 0.9%減の 24 万 8,328 台の生産だった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

この生産減少の背景には、欧州市場における需要の鈍化に加え、電動化への移行局面においてメーカーが課題を抱えていることがあるとみられる。

表5：国内完成車メーカー別生産台数（2025年）　（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	
						台数	前年比
ダチア	259,099	257,405	314,228	322,086	309,432	297,182	△4.0
フォード	179,008	163,350	195,237	190,964	250,670	248,328	△0.9
合計	438,107	420,755	509,465	513,050	560,102	545,510	△2.6

出所：ACAROMの資料を基にジェトロ作成

＜自動車業界での投資拡大＞

2025 年における自動車関連の投資では、部品メーカーによる生産拡大や中国メーカーによる販売強化がみられた。

ルーマニア政府は 2025 年 8 月、ドイツの自動車部品大手ドラクスルマイヤーグループのルーマニア子会社 DRM ドラクスルマイヤーとダチアに対し、総額 1 億 7,120 万レイ（約 61 億 6,300 万円。レイは通貨単位レウの複数形、1 レウ＝約 36 円）の資金提供契約を発表した。このうち、ルーマニア北西部のサトゥ・マレ工場における電気自動車（EV）用ワイヤーハーネスの生産能力を拡大する DRM ドラクスルマイヤーに 1 億 3,370 万レイ、ダチアの車両塗装工程の近代化プロジェクトに 3,750 万レイの国家補助金を交付した（2025 年 9 月 5 日付ビジネス短信参照）。

ドイツのメルセデス・ベンツのルーマニア子会社スター・アセンブリー（Star Assembly）は同年 10 月、ルーマニアのセベシュ工場で新型 BEV「GLC」向けの電動ドライブユニットの組立を開始したことを発表した。

また、中国の EV メーカーBYD は同年 5 月、欧州展開の一環としてルーマニア市場に正式参入し、ブカレストにショールームを開設して BEV および PHEV の販売を開始した。同社は、クルジュ・ナポカやティミショアラなどの主要都市を含むルーマニア全土で、30 以上の販売拠点を展開している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ウクライナ（生産・販売）：中国 EV が躍進、VAT 免除措置終了前の駆け込み需要

2026 年 8 月 24 日　調査部欧州課ロシア CIS 班（柴田 紗英）

2025 年のウクライナの自動車市場は、2018 年から導入された電気自動車（EV）に対する付加価値税（VAT）免除措置適用の最終年だったことから、EV の駆け込み需要が発生した。輸入新車の登録台数全体に占める EV の割合は 29.4%（前年比 13.8 ポイント増）、輸入中古車では 30.3%（12.3 ポイント増）だった。

＜新車市場で中国 EV が躍進、VAT 免除措置終了前の駆け込み需要＞

自動車市場研究所によると、2025 年のウクライナの新車乗用車の新規登録台数は 7 万 9,501 台だった（前年比 15.6%増）。これは、ロシアによるウクライナへの全面侵攻が始まった 2022 年以降で最多だった。このうち、海外からの輸入車が 7 万 7,674 台、国内製造車（部分組み立てなど）が 1,827 台だった。

ブランド別では、中国の EV メーカー比亜迪（BYD）が 9,861 台、12.4%のシェアを獲得し、前年に唯一シェアが 2 桁だったトヨタを僅差で上回った（表 1 参照）。BYD と 8 位のジーカー（Zeekr、中国自動車大手の吉利汽車〔Geely〕傘下の EV メーカー）は、2024 年の新車乗用車新規登録台数の上位 10 ブランドに入っておらず、急速にシェアを伸ばした（2025 年 11 月 21 日付地域・分析レポート参照）。2024 年に 3～4%のシェアで上位 10 ブランド入りしていた日産、スズキ、マツダは、2025 年は上位 10 位圏外となった。

表1：ブランド別新車乗用車の新規登録台数 上位10位（2025年）

順位	ブランド	シェア（%）	登録台数
1	BYD	12.4	9,861
2	トヨタ	12.2	9,687
3	フォルクスワーゲン（VW）	9.3	7,398
4	シュコダ	7.3	5,806
5	ルノー	6.7	5,343
6	現代	5.0	3,970
7	BMW	4.7	3,716
8	ジーカー	3.7	2,941
9	アウディ	3.7	2,903
10	ホンダ	3.3	2,651

出所：自動車市場研究所からジェトロ作成

モデル別に見ると、1 位と 2 位は前年と同様で、ルノーのダスターが 4,153 台、2 位はトヨタの RAV4 が 3,560 台で続いた（表 2 参照）。3 位に入ったフォルクスワーゲン（VW）の ID.Unyx は、「中国における、中国のための戦略（In China, for China strategy）」の下に開発された中国市場向け EV モデル。VW はウクライナで EV モデルを販売していないため、非公式に輸入されたものとみられる。上位 10 モデルのボディタイプは全てスポーツ用多目的車（SUV）だった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：モデル別新車乗用車の新規登録台数 上位10位（2025年）

順位	ブランド・モデル	登録台数
1	ルノー・ダスター	4,153
2	トヨタ・RAV4	3,560
3	VW・ID. Unyx	3,137
4	BYD Song Plus	2,969
5	現代・ツーソン	2,359
6	トヨタ・ランドクルーザー・プラド	2,117
7	シュコダ・コディアック	1,960
8	VW・トゥアレグ	1,610
9	マツダ・CX-5	1,599
10	ジーカー・7X	1,550

出所：自動車市場研究所からジェトロ作成

＜国内中古車市場はVWが首位、輸入中古車市場はテスラが好調＞

2025年に登録された国内再販中古車（国内市場で販売・購入された中古車）の台数は89万5,593台（前年比18.9%減）だった。ブランド別ではVWが11万2,021台（シェア12.5%）で首位となり、ルノーが5万1,637台（5.8%）、アフトワズ・ラーダが5万1,566台（5.8%）と続いた。

2025年に輸入された中古車の新規登録台数は27万8,628台（前年比22%増）だった。ブランド別では、1位と2位は前年と同様で、VWが3万7,217台で首位、続いてアウディが2万5,911台だった。前年に1万1,849台（シェア5.2%）で8位だったテスラは、前年比約2倍となる2万4,140台（シェア8.7%）となり、3位に浮上した（表3参照）。

モデル別に見ると、昨年に続き1位となったVW・ゴルフは、EVモデル「eゴルフ」が販売を牽引した。2位のテスラ・モデルY（前年トップ10圏外）、3位のテスラ・モデル3（前年比96.3%増）、5位の日産・リーフ（34.7%増）の好調ぶりから、輸入中古車市場でもVAT免除措置終了前のEV需要がうかがえる（表4参照）。

表3：ブランド別輸入中古車の新規登録台数 上位10位（2025年）

順位	ブランド	シェア（%）	登録台数
1	VW	13.4	37,217
2	アウディ	9.3	25,911
3	テスラ	8.7	24,140
4	日産	7.8	21,628
5	ルノー	6.1	16,952
6	BMW	6.0	16,720
7	現代	5.4	15,145
8	フォード	5.4	15,039
9	起亜	4.9	13,656
10	シュコダ	4.4	12,226

出所：自動車市場研究所からジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表4：モデル別輸入中古車の新規登録台数 上位10位（2025年）

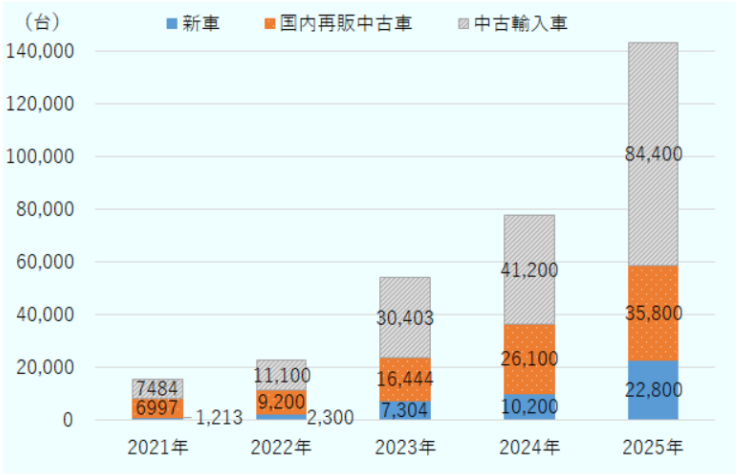
順位	ブランド・モデル	登録台数
1	VW・ゴルフ	10,665
2	テスラ・モデルY	10,553
3	テスラ・モデル3	9,204
4	シュコダ・オクタビア	7,718
5	日産・リーフ	7,488
6	VW・ティグアン	7,419
7	アウディ・Q5	6,512
8	起亜・Niro	5,729
9	VW・パサート	5,414
10	日産・ローグ	5,296

出所：自動車市場研究所からジェトロ作成

＜EV 市場は大幅拡大、中国からのグレー輸入が課題＞

自動車市場研究所の推計（2026 年 1 月）によると、ウクライナには 2025 年末時点で約 24 万 6,000 台の EV が登録されており、平均車齢は 6.3 年だった。そのうち、乗用車は約 24 万 1,200 台、トラックは約 4,900 台、バスは 9 台だった。2021 年以降の EV 新規登録台数は年々増加しているが、VAT 免除措置が適用される最後の年だった 2025 年の伸び率は、ここ数年で特に高かった（図参照）。

図：ウクライナにおけるEV登録台数の推移



出所：自動車市場研究所からジェトロ作成

2025 年にウクライナで登録された EV 乗用車は約 14 万 3,000 台（前年比 84.5%増）だった。そのうち、輸入新車が 2 万 2,800 台（2.2 倍）、輸入中古車が 8 万 4,400 台（2.0 倍）、国内再販中古車が 3 万 5,800 台（38%増）だった。ブランド別およびモデル別の登録台数は表 5、6 のとおり。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表5：ブランド別EV乗用車登録台数・シェア 上位10位（2025年）

新車乗用車

順位	項目	シェア（%）	登録台数
1	BYD	42.3	9,656
2	VW	16.7	3,815
3	ジーカー	12.9	2,940
4	ホンダ	10.3	2,357
5	アウディ	4.8	1,104
6	BMW	2.0	447
7	デンザ	1.4	312
8	シャオミ	1.1	260
9	メルセデス・ベンツ	1.1	247
10	MG	0.8	190

輸入中古車

順位	項目	シェア（%）	登録台数
1	テスラ	28.6	24,140
2	日産	10.0	8,455
3	起亜	9.3	7,808
4	現代	8.7	7,353
5	VW	6.8	5,700
6	アウディ	5.8	4,875
7	ルノー	4.7	3,931
8	シボレー	3.9	3,308
9	メルセデス・ベンツ	3.4	2,844
10	BMW	3.2	2,703

国内再販中古車

順位	項目	シェア（%）	登録台数
1	テスラ	26.8	9,618
2	日産	18.0	6,438
3	VW	12.2	4,365
4	現代	5.4	1,945
5	ルノー	4.5	1,611
6	アウディ	4.3	1,535
7	シボレー	3.5	1,264
8	BMW	3.4	1,231
9	起亜	3.2	1,164
10	メルセデス・ベンツ	3.0	1,082

出所：自動車市場研究所からジェトロ作成

表6：モデル別EV乗用車登録台数 上位10位（2025年）

新車乗用車

順位	項目	登録台数
1	VW・ID.Unyx	3,137
2	BYD・Song Plus	2,921
3	ジーカー・7X	1,550
4	BYD レオパルド3	1,474
5	ホンダ・e:NS1	1,293
6	BYD・Sea Lion 07	1,216
7	ジーカー・001	1,119
8	BYD・Sea Lion 06	867
9	アウディ・Q4 e-tron	771
10	BYD・Yuan UP	753

輸入中古車

順位	項目	登録台数
1	テスラ・モデルY	10,553
2	テスラ・モデル3	9,204
3	日産・リーフ	7,488
4	起亜・Niro	5,087
5	現代・Kona	4,123
6	ルノー・Zoe	3,387
7	テスラ・モデルS	3,038
8	シボレー・ボルト	2,914
9	VW・eゴルフ	2,716
10	アウディ・e-tron	2,458

国内再販中古車

順位	項目	登録台数
1	日産・リーフ	6,106
2	テスラ・モデル3	4,158
3	テスラ・モデルY	2,788
4	VW・eゴルフ	2,382
5	テスラ・モデルS	1,972
6	ルノー・Zoe	1,386
7	VW・ID.4	1,305
8	シボレー・ボルト	1,175
9	現代・Kona	1,015
10	アウディ・e-tron	908

出所：自動車市場研究所からジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

新車乗用車市場におけるBYDやジーカーの好調ぶりにみるとおり、2025年は中国製EVのシェアが拡大した。自動車市場研究所の2026年1月の発表によると、同年に購入された新車EVの94%を中国製が占める見込みだ。一方、ウクライナで販売されている中国製造車の大部分は非公式に輸入されている。同研究所によれば、2025年に販売された中国製造車（新車・中古車含む）は約4万台（前年比約34%増）で、販売台数上位15モデルのうち、公式にウクライナ市場に導入されているモデルは、上海汽車（SAIC）傘下のMGのZSのみだった。

非公式に輸入された中国製造車は、国内に正規ディーラー網が存在しないため、保証やアフターサービスが限られるほか、中国市場向け仕様のインターフェースが残っている場合があるなどの問題がある。しかし、性能に対する車両価格の割安感や、先進的なインフォテインメントシステムなどが評価され、購入されている。ただし、BYDやジーカーなどのEVは、SDV（Software Defined Vehicle、ソフトウエアで定義された車）として、車載ソフトウエアや通信システムの保守やアップデートが不可欠だ。この観点で、メーカーによる十分なサポートを受けられない非公式輸入車については、将来的な再販価値や中古車市場での流通に不確実性が残る。

＜EV市場の先行きを左右する車両価格とエネルギーコスト＞

今後のEV市場の将来性について、（1）車両価格と（2）エネルギー価格の動向が、消費者の選択を左右する主要因として挙げられる。

（1）について、ジェトロが2026年2月に市場関係者にヒアリングしたところ、「VAT復活による一時的な販売台数の減少などの影響はあるものの、消費者は新たな価格にも慣れる上、現在のEV価格は一定クラスの内燃機関車と比較すると価格が手頃なため、市場はじきに回復するだろう」といった意見が聞かれた。また、ウクライナで新車・中古車を問わず新規登録時に課される国家年金保険料は、EVには課されない点も価格面での利点となる。

（2）について、ウクライナ国内外の情勢により、電気料金と燃料価格はともに変動しており、EV市場と内燃機関車市場の双方に影響を及ぼしている。前者について、自動車市場研究所によれば、ロシアによる冬季のエネルギーインフラへの攻撃激化や、2026年1月以降の電力市場における上限価格の引き上げに伴う業務用電気料金への影響などを背景に、公共充電所の1キロワット時（kWh）当たりの価格が、従来の16～18フリブニャから30フリブニャ以上となるケースが出現した。一般家庭向けの電気料金は値上がりしておらず、自宅などで充電した場合は運用コストを抑えられる一方で、充電には時間を要するため、戦争に起因する計画停電の際には影響を受けやすい。

燃料価格については、金融情報サイトMinfinによると、ガソリン（オクタン価95）は2026年初に1リットル当たり58フリブニャ（約209円、1フリブニャ＝約3.6円）台だったところ、イラン情勢により高騰し、2026年7月時点で74～81フリブニャ台と高騰し

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ている。自動車市場研究所は 2026 年 4 月、VW・ゴルフの各モデルを例とした走行距離 100 キロ当たりのエネルギーコスト比較を実施した（表 7）。これによれば、ガソリン車の燃料コストは、公共の直流（DC）急速充電を使用した EV の電力コストよりも高い。

表7：VW・ゴルフ 各モデルの走行距離100キロ当たりのエネルギー価格比較

モデル	動力源	必要エネルギー量	料金単価（フリブニャ）	料金（フリブニャ）
VW・eGolf	家庭用充電（夜間）	17.5 kWh	2.16/kWh	37.8
VW・eGolf	家庭用充電（通常）	17.5 kWh	4.32/kWh	75.6
VW・eGolf	公共交流（AC）普通充電	17.5 kWh	21/kWh	367.5
VW・eGolf	公共直流（DC）急速充電	17.5 kWh	26kWh	455
VW・Golf 1.6 TDI	ディーゼル	5.5l	90/l	495
VW・Golf 1.4 TSI	ガソリン	7.0l	73/l	511

出所：自動車市場研究所の発表を基にジェトロ作成

欧米・日本メーカーの内燃機関車より低価格から同価格帯の中国製 EV ラインアップが存在するほか、ガソリンやディーゼルなどの燃料価格が高騰する状況下では、今後も EV 需要の拡大が見込まれる。新車・中古車を合わせた EV 登録台数は、2025 年 12 月に 3 万 5,167 台に急増を記録したのち、翌 1 月と 2 月はそれぞれ 5,927 台、3,027 台と激減した。しかし、3 月は燃料価格の高騰も背景に 6,361 台と増加に転じた。4～6 月は月間約 8,000～9,000 台と前年同時期に近い水準で推移しており、EV 市場の底堅さがうかがえる。

一方、2026 年 4～6 月の EV 市場登録台数を見ると、輸入 EV 市場の縮小と国内中古 EV 市場の拡大という構造変化が認められる。同期間、新車 EV が前年同月比 39～71%減、輸入中古 EV が 44～51%減と低迷したのに対し、国内再販中古 EV は 76～141%増と高い伸びを示した。国内中古市場で取引の中心となったのは、日産やテスラなど、これまで数年にわたりウクライナで普及してきた車種であり、前年に大量に流入した BYD やジーカーなどの中国製 EV が中古市場に流入したとは考えにくい。燃料価格の高騰や EV に対する消費者の関心の高まりを背景に、輸入に伴う VAT 負担やコスト上昇を避けようとする消費者が、国内市場の中古 EV 購入への関心を高めたと考えられる。2026 年の動向は、VAT 免除措置の終了が EV 需要そのものを失わせたのではなく、需要の中心を輸入車から国内再販中古車へ移した可能性を示している。

ここ数年の EV 普及を踏まえ、複数のディーラーがさらなる市場拡大を見込み、EV モデルの新規投入・拡充に関心を示している。トヨタ自動車は 2026 年 6 月 19 日、ウクライナで EV の 3 モデル（Toyota C-HR+、bZ4X、bZ4X Touring）の販売開始を発表した（2026 年 6 月 30 日付ビジネス短信参照）。レクサスブランドでは既に LEXUS RZ を販売しているが、トヨタ車としては初の EV 導入だ。欧州企業では、BMW ウクライナと公式輸入業者の AVT ババリヤが同年 6 月 4 日、次世代 EV プラットフォームを採用した BMW iX3 を同国で初めて発表した。同社はグランクーペの i4 シリーズ、セダンの i5 シリーズ、SUV の iX シリーズなど、比較的幅広い EV モデルを展開している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

日本・西欧メーカーが展開するEVは、非公式に市場投入されている中国製EVよりも高価格だ。しかし、ブランドへの信頼や公式ディーラーによる保証・アフターサービスなどを重視する消費者にとっては、選択できるEVの幅が広がりつつある。非公式輸入が先行してきたEV市場構造に今後変化が生じる可能性がある。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ロシア（生産・販売）：高金利・経済減速下で進む市場縮小と現地生産への再編

2025 年の自動車生産・販売動向

2026 年 6 月 9 日 欧州課（小野塚 信）

2025 年のロシア自動車市場は、景気の減速を受け、2024 年にみられた回復局面から減速に転じた。背景には、景気の低迷、前年分の過剰在庫、高水準の政策金利（2025 年 12 月 24 日付ビジネス短信参照）、自動車ローン金利の上昇、リサイクル税（廃車税）の段階的引き上げなどがある。

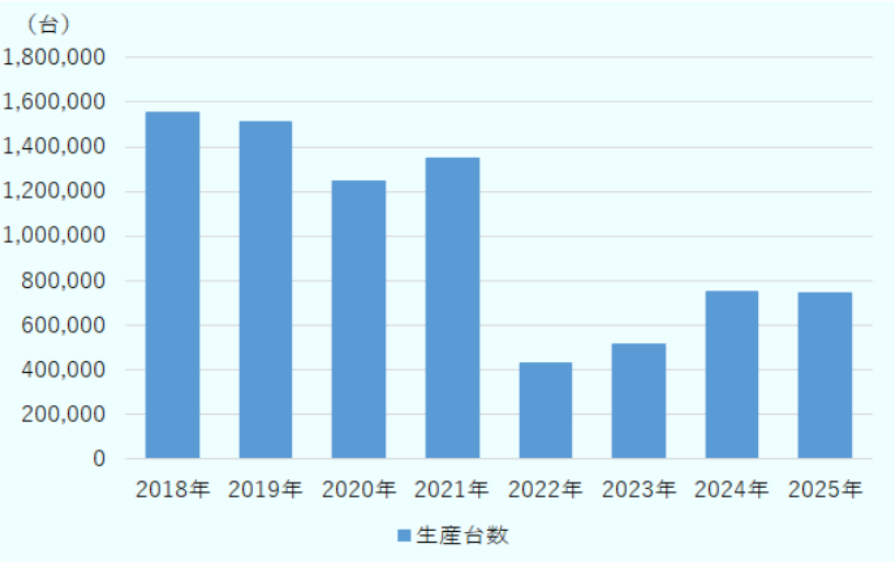
＜乗用車生産は前年比微減＞

2025 年のロシアにおける乗用車生産は、前年比で微減となった（図 1 参照）。西側企業の撤退後、旧外資系メーカーが保有していた生産施設はロシア企業や中国メーカーに引き継がれた。その結果、2024 年以降、アフトワズや中国系メーカーによる組み立て生産が進展した（2025 年 6 月 23 日付地域・分析レポート参照）。2025 年には、こうした新体制下での生産が定着しはじめた。

AGK（旧フォルクスワーゲン工場）、自動車工場 AGR（旧現代工場）、アフトモビルニエ・テフノロギイ（旧 PSA プジョーシトロエン・三菱自動車の生産拠点）や、モーター・インベスト、AGM（旧ゼネラルモーターズ工場）（注 1）などでは、ロシア企業や中国メーカーによる生産が本格化した。工場によっては、生産台数が数倍に増加するなど、急速な立ち上がりがみられた（表 1 参照）。

一方で、最大手のアフトワズをはじめとする既存大手メーカーは前年比で減産となった。この結果、市場全体では一部の新規生産拠点で立ち上がりが進む一方、既存大手メーカーの減産がそれを相殺する構造となった。

図1：ロシアの乗用車生産台数



出所：アフトスタト「ロシアの自動車市場 - 2023」、「ロシアの自動車市場 - 2025」のデータを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表1：2021年（ウクライナ侵攻前）と2025年の乗用車生産台数の上位10社と合計の比較

2021年（ウクライナ侵攻前）

順位	社名	台数
1	アフトワズ	260,034
2	現代自動車	234,150
3	アフトトル	175,785
4	ラーダ（イジェフスク）	125,658
5	フォルクスワーゲン	120,640
6	ルノー	92,955
7	トヨタ自動車	80,813
8	日産自動車	53,744
9	ガズ	52,282
10	ハバルモータールス	39,663
合計		1,349,743

2025年

（単位：台、%）

順位	社名	台数	前年比増減
1	アフトワズ	335,479	△27.7
2	ハバルモーターマニュファクチャリングルス	119,771	△8.7
3	AGK（旧フォルクスワーゲン）	114,807	9.2倍
4	自動車工場AGR（旧現代）	48,258	2.2倍
5	アフトトル	33,584	13.2
6	アフトモビルニエ・テフノロギイ	24,595	69.7倍
7	マズ・モスクビッチ(ルノー・ロシア)	14,706	△38.4
8	モーター・インベスト	12,058	3.6倍
9	AGM	11,708	195.1倍
10	ウアズ	9,048	△41.2
合計		742,295	△0.7

注：2025年の表は、ロシア、カザフスタン、ベラルーシの生産台数が合算された表から、ベラルーシ製のベルジーの製造台数を除いた。合計値はロシア国内の生産台数を用いて作成した。
出所：アフトスタト「ロシアの自動車生産 - 2023」、「ロシアの自動車生産 - 2025」のデータを基にジェトロ作成

＜LCV・トラック生産＞

2024 年に一時的な回復を見せた小型商用車（LCV）・トラック生産は、2025 年に減少に転じ、前年比 33.2%減の 13 万 6,386 台となった（図 2 参照）。背景には、2024 年に積み上がった在庫の消費が優先されたことがある。また、リサイクル税の段階的な引き上げによる車両価格の上昇や、高金利環境の継続による販売の低迷なども影響した。

トラック市場は、2025 年に入り前年比 43.5%減と大幅に縮小した。2024 年に軍需需要の拡大を背景に過熱していた反動に加え、建設・長距離物流向けを中心とした民間需要の減少が重なり、急速に冷え込んだ。

ブランド別では、LCV・トラックともに、侵攻以前から生産台数の上位を占めていたロシア地場ブランドが首位を維持した（表 2、3 参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図2：ロシアのトラック（LCV含む）生産台数



注：2021年以前の数値はトラックとLCVの合算値が表示されていたため、2022～2025年の数値はLCVとトラックを合算して作成した。
出所：アフトスタト「ロシアの自動車生産 - 2023」、「ロシアの自動車生産 - 2025」のデータを基にジェトロ作成

こうした中、トラック生産大手のカマズは、2025 年 8 月に週 4 日勤務制を導入するなど減産体制に移行した。一方で、2025 年の営業損益は 229 億ルーブル（約 458 億円、1 ルーブル＝2 円）の赤字に達した（「ベドモスチ」2 月 6 日）。

表2：2025年のトラック生産台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	社名	2022年	2023年	2024年	2025年	伸び率
1	カマズ	12,900	13,104	10,067	6,180	△38.6
2	ナズ（自動車工場「ガズ」）	1,757	2,307	3,137	2,560	△18.4
3	TTMツェントル	1,764	2,992	6,076	1,213	△80.0
4	ニジニ・ノブゴロド・トラック(バルダイ)	0	47	1,004	1,140	13.5
5	AMT N.V.	340	627	409	1,121	2.7倍
合計		62,280	63,368	74,736	42,252	△43.5

出所：アフトスタト「ロシアの自動車生産 - 2025」のデータを基にジェトロ作成
注：合計はロシアの生産台数。個社ごとの数値にはベラルーシ製、カザフスタン製が一部含まれる可能性がある。

LCV の生産は前年比 27.3%の減少となった。国内生産はナズ、ウアズ、アフトワズ、ソレルス、PSA ビスオートなどを中心とするロシア系メーカーが引き続き大半を占めている。一方、福田汽車（Foton）や江淮汽車（JAC）などの中国系ブランドによる生産はあるものの、各社とも数百台の規模にとどまり、市場全体に占める比率は依然として限定的だった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：2025年のLCV生産台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	社名	2022年	2023年	2024年	2025年	伸び率
1	ナズ（自動車工場「ガズ」）	37,669	44,455	50,804	36,918	△27.3
2	ウアズ	20,079	20,428	20,458	13,047	△36.2
3	アフトワズ（ラーダ）	3,657	28	6,908	10,284	48.9
4	ソレルス	4,448	11,058	11,510	6,654	△42.2
5	PSA ビス・オート (ラーダ)	1,986	4,370	7,027	5,502	△21.7
合計		91,774	107,200	129,410	94,134	△27.3

注：合計はロシアの生産台数だが、個社ごとの数値はベラルーシ製、カザフスタン製が一部含まれる可能性がある。

出所：アフトスタト「ロシアの自動車生産 - 2025」のデータを基にジェトロ作成

＜新車乗用車販売、反動減と金融引き締めが下押し＞

2025 年の乗用車新車販売台数は、132 万 6,016 台と、前年比 15.6%の減少となった（表 4 参照）。2024 年にみられた増加の反転に加え、政策金利の高止まりによる自動車ローン金利の上昇、2024 年 10 月以降のリサイクル税引き上げに伴う価格転嫁、家計の消費マインドの慎重化があり、販売を下押しした。リサイクル税は輸入車価格の押し上げ要因となった。こうした中、ロシア政府は連邦予算を通じて、国内生産者に対し、リサイクル税負担を実質的に相殺する補助金の交付を継続している。その結果、輸入車では需要抑制効果が強く表れる一方、一部の西側ブランドには根強い需要が残った。

ブランド別では、ラーダ（アフトワズ）が首位を維持したものの、前年比 24.4%減となった。主要な中国ブランドのハバル、Chery なども販売台数を減らした。これに対し、2023 年以降に販売が本格化した中国のジェツアーや、ロシアブランドのソラリス、テネットは、市場での目新しさや現地生産によるコスト優位を背景に前年を上回った。

西側諸国による新車の対ロ輸出が制限される中でも、西側諸国ブランド車は並行輸入を通じて一定の販売を維持している（注 2）。とりわけトヨタは、供給制約下でも需要が底堅く、2025 年の販売台数は 2 万 9,144 台と前年比 40.3%増となった。ロシア国内では、トヨタ車の品質や耐久性に対する信頼が極めて高い上、中古車市場での流動性が安定している。このため、トヨタ車は購入時のリスクが低い車種として評価されており、こうした点が新車市場での根強い人気につながっている（「アフトスタト」2025 年 10 月 16 日）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表4：2025年の乗用車新車販売台数（ブランド別）

2025年　（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	国名	ブランド名	台数	前年比増減
1	ロシア	ラーダ	329,890	△24.4
2	中国	ハバル	173,302	△9.1
3	中国	チェリー	99,810	△36.4
4	中国	ジーリー	94,047	△36.9
5	ベラルーシ/中国	ベルジー	68,064	96.5
6	中国	チャンガン	66,242	△37.6
7	中国	ジェツアー	36,472	3.9
8	ロシア	ソラリス	34,519	2.3倍
9	ロシア	テネット	33,484	全増
10	日本	トヨタ	29,144	40.3
合計			1,326,016	△15.6

出所：アフトスタト「ロシアの乗用車新車市場 - 2025」のデータを基にジェトロ作成

＜中古市場は国産車と旧来の西側ブランドが牽引＞

2025年のロシア中古乗用車市場は、販売台数が623万5,674台と前年比3.3%増となり、安定的に増加した。市場の50.2%はラーダ、トヨタ、起亜、現代、日産の5ブランドが占めた（表5参照）。国産車が圧倒的首位を維持する一方、日本・韓国・欧州ブランドも引き続き高い存在感を示している。

表5：2025年の中古車販売台数（ブランド別）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

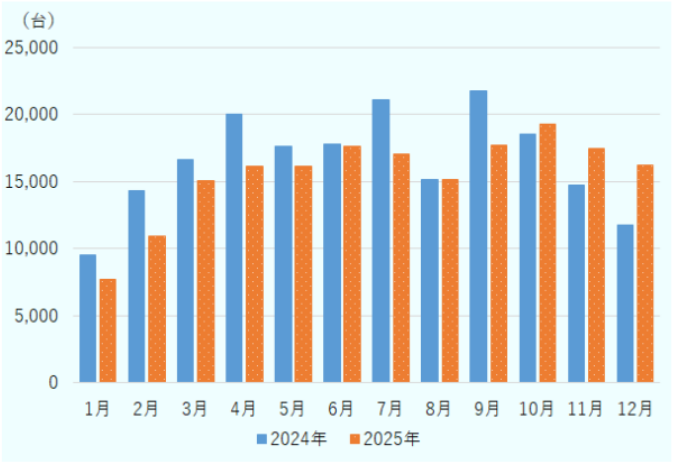
順位	国名	ブランド名	台数	前年比増減(%)
1	ロシア	ラーダ	1,533,214	2.3
2	日本	トヨタ	624,822	0.9
3	韓国	起亜	358,837	2.7
4	韓国	現代	343,114	3.4
5	日本	日産	272,923	△3.4
6	ドイツ	フォルクスワーゲン	260,967	3.3
7	米国	シボレー	219,027	△0.2
9	日本	ホンダ	207,674	6.7
8	フランス	ルノー	207,491	△1.2
10	ドイツ	BMW	184,308	8.9
合計			6,235,674	3.3

出所：アフトスタト（2026年1月27日）のデータを基にジェトロ作成

日本の財務省貿易統計によると、2025年の日本の対ロシア中古乗用車輸出は前年比6.3%減の18万6,585台だった。アフトスタト（2025年12月9日）によると、2025年11月のロシアの乗用車輸入は、新車・中古車合計で11万5,700台と、過去13カ月で最高水準となった。12月1日のリサイクル税引き上げを前にした駆け込み輸入が主因で、新車は中国、中古車は日本からの輸入が中心となった。日本からの中古車輸出を月別に見ると、2025年9～10月にかけて増加傾向で推移したことが確認される（図3参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

図3：日本からロシアへの中古乗用車輸出台数



出所：財務省貿易統計のデータを基にジェトロ作成

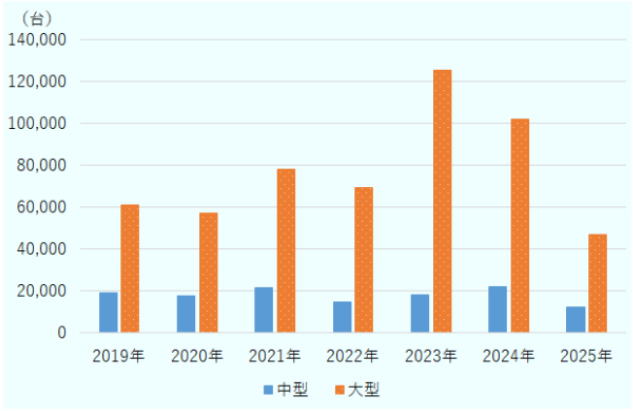
＜トラック販売は急縮小＞

トラック市場は、2025 年に入り急速に冷え込み、前年比で中型が 44.1%減、大型が 54.0%減と大幅な落ち込みとなった（図 4 参照）。高金利の継続による車両購入負担の増加に加え、景気減速に伴う貨物輸送需要の低迷が主因とみられる。

地場大手のカマズのセルゲイ・コゴーギン最高経営責任者（CEO）は、2025 年末に、トラック市場が「深い危機」にあるとの認識を示した。高金利やインフレに加え、2023 年の過剰供給と 2024 年の在庫積み上がりを理由に、厳しい経営環境が続いていると指摘した（「モスクワ・タイムズ」2026 年 2 月 6 日）。

また、同社では出荷台数と民生用登録台数の乖離が拡大しており、「モスクワ・タイムズ」（2 月 16 日）によれば、現在の生産の約半分が軍事・治安関連を含む非商業用途向けである可能性が指摘されている。このため、登録台数は民間需要を反映して大幅に減少した。一方で、生産・出荷の一部は非商業用途に吸収されており、トラック市場は防衛需要への依存を強めているとみられる。

図4：トラック販売台数の推移



出所：アフトスタト「ロシアの商用車市場 - 2024、2025」のデータを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜ロシアの BEV や、中国の新ブランド PHEV が前年比増加＞

2025 年のロシアにおける電気自動車（BEV）とハイブリッド車（PHEV）市場も、乗用車や商用車市場と同様に、高金利政策や高金利ローン、リサイクル税の影響を受けた。その結果、BEV と PHEV で動向が分かれた。BEV の販売台数は 1 万 2,542 台と、前年から 29.6%減少した。一方、PHEV は 44,800 台が販売され、前年比 9.4%増となった（表 6 参照）。

表6：ロシアにおける新型電気乗用車の販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値）

動力	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比増減（%）
BEV／PHEV 合計	147	245	512	959	2,773	3,459	24,251	58,758	57,342	△2.4
電気自動車（BEV）	97	149	372	720	2,256	2,997	14,089	17,807	12,542	△29.6
プラグインハイブリッド（PHEV）	50	96	140	239	517	462	10,162	40,951	44,800	9.4

出所：アフトスタト「ロシアにおける電気自動車とハイブリッド車の普及状況（2025年）」、アフトスタト（2026年1月19日、1月20日）のデータを基にジェトロ作成

BEV の販売台数が減少した背景には、前述の要因に加え、前年の反動減や輸入条件の変化に伴う供給の不安定化も一因となった。ブランド別では、中国のジーカーは 3,005 台と首位を維持したものの、販売台数は前年比 60.6%減と大幅に落ち込んだ。これに対し、補助金（注 3）の対象となる国産 BEV では、エボリュートが 1,801 台（前年比 47%増）、アンバーオートが 1,126 台（前年比 6.5 倍増）と増加し、国産ブランドの存在感が高まっている（「ロジスティクス・ル」1 月 20 日）。

PHEV の販売が増加した背景には、BEV に比べ航続距離や使用面での柔軟性を持つことから、充電インフラの制約を意識する層の需要を取り込んだことがある。ブランド別では、中国系ブランドを中心とした市場構造となっている。首位のリーシャン 1 万 3,100 台（前年比 44%減）、ボヤ 9,400 台（同比 8%増）の 2 ブランドで、PHEV 市場の 50.2%を占める。そのほか、吉利 3,400 台（5.8 倍増）、エクシード（エクスランティクス）2,700 台（前年実績なし）、リンク&コー2,400 台（7.5 倍増）など、ブランドの拡大がみられた（「アフトスタト」1 月 20 日）。

＜2026 年も高金利・リサイクル税の影響続く、政府は国内生産を支援＞

2026 年のロシア自動車市場は、高金利やインフレ、リサイクル税および付加価値税（VAT）の引き上げの影響を受け、市場規模としては前年並みの横ばい圏で推移すると見込まれる（「アフトスタト」2025 年 12 月 10 日）。中古車市場ではリサイクル税などの影響により、3～5 年落ちの欧州・日韓車の供給不足が進み、中国車のシェアが拡大するなど、同市場でも構造の変化がみられる（「オート・ニュース」4 月 29 日）。アフトスタトの「ロシアの商用車市場動向と展望（2025 年の総括）」（2026 年 2 月）では、中型トラックについては地方の小売店や電子商取引市場の拡大が需要を下支えする可能性がある一方で、大型トラックは国内外の貨物輸送量の変動により大きな影響を受ける可能性があると指摘している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

こうした中、ロシア政府は「技術主権」の確保を掲げ、国内生産およびローカル化の進展を支援している（注 4）。リサイクル税制度の引き上げも、国内産の販売を輸入車より有利にすることを目的としており、実質的に輸入依存から現地生産への移行を促す政策手段として機能している。2026 年 3 月には国内のタクシーに対するローカル化要件の導入が施行されるなど（注 5）、制度面でも国内生産・国内車両の優先を図る枠組みの整備が進んでいる。

注 1：もともとはゼネラル・モーターズ（GM）の工場として操業を開始したが、2015 年にロシア事業縮小に伴い閉鎖された。その後、2020 年に韓国の現代が取得したものの、本格的な生産再開には至らず、長期間休止状態が続いた。2024 年 1 月にはロシア企業アート・ファイナンス（AGR グループ）が同資産を取得し、現在は中国系メーカーのモデルを中心に生産拠点として再活用されている。

注 2：複数の報道によれば、西側諸国の自動車は、中国をはじめとするロシアの周辺諸国から並行輸入で調達されている。ロシアでは 2022 年 5 月 6 日に自動車および同部品の並行輸入が正式に認められ、対象となる商品を権利所有者の許可なしで輸入し、市場に流通させることが合法となっている（2022 年 5 月 16 日付ビジネス短信参照）。

注 3：ロシア政府による EV 需要促進策の一環として、特定の条件を満たす対象者（子育て世帯や初めて車を購入する人など）が、ロシア国内で生産された電気自動車をローンで購入する場合、車両価格の最大 35%（上限 92 万 5,000 ルーブル）を割り引く補助制度が適用される。ただし、補助対象となるには、生産プロセスや部品の国産化率に関する厳格な基準を満たす必要がある。

注 4：支援策は複数あるが、産業支援策の一環として、ロシア政府は国内メーカーに対し、リサイクル税の補助金による還付や納付猶予措置を実施している。

注 5：ロシアでは、2025 年 5 月に成立した連邦法第 116-FZ により、タクシー車両について段階的なローカル化要件が導入される。2026 年 3 月 1 日以降、新規登録車両は、政府基準のローカル化ポイントを満たすか、2022 年 3 月～2025 年 3 月の特別投資契約（SPIC）に基づく生産であることなどが求められる。既存登録車両は当面適用除外となるが、地域によっては 2030 年までの猶予措置が設けられる。また、2033 年以降はローカル化要件が全面適用される。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ウズベキスタン（生産・販売）：2025 年は販売・生産ともに増加、ブランドが多様化

2026 年 6 月 29 日　タシケント事務所（一瀬 友太）

2025 年のウズベキスタンの自動車販売市場は、自動車ローンの再普及と堅調な個人消費、EV 人気によって前年比 5.2%増加した。生産台数も前年比 7.8%増加し、市場需要に応えている。ブランド別では、国産の米シボレーブランド車が市場シェアの大半を占める構図は続くが、販売・生産シェアは微減している。代わって伸びているのが国産の韓国・中国ブランド車だ。さらに、2025 年から 2026 年にかけて新たなブランドの自動車生産が始まりつつある。長年、シボレーブランド車の牙城であった同国市場では、国産車同士の競争が始まりつつある。

＜市場は拡大、国産車中心もブランドは多様化の兆し＞

ウズベキスタンの経済研究改革センターによると、2025 年の乗用車新車の販売台数（新規登録および再登録台数）は前年比 5.2%増の 36 万 8,000 台となった。自動車市場の主役は国産車で、31 万 5,000 台と全体の 85.5%を占めた。国産車のシェアは微減したが（2024 年は 89.2%、2023 年は 87.6%）、例年同様、市場シェアの大半を国産車が占める構図に変わりない。

ウズベキスタン自動車産業公社（ウズアフトサノアト）が取りまとめたブランド別の統計によると、商用車やトラックを含む 2025 年の自動車新車販売台数は 42 万 7,097 台（表 1 参照）。2024 年の 40 万 2,391 台から 6.1%増加した。シボレー車がシェア 83.2%を占め、市場で圧倒的な地位にある。ただ、起亜や BYD、Chery といったそのほかのブランドも着実に台数・シェアを伸ばし、ブランドが多様化しつつある。

表1：ウズベキスタン自動車のブランド別販売台数（注1）

（単位：台、%）（△はマイナス値、―は値なし）

ブランド	2024年	2025年		
	台数	台数	シェア（注2）	前年比伸び率
シボレー	353,730	355,379	83.2	0.5
起亜	19,468	25,782	6.0	32.4
BYD	17,132	23,888	5.6	39.4
チェリー	7,545	11,313	2.6	49.9
ハバル	3,316	9,022	2.1	172.1
現代	199	1,018	0.2	411.6
いすゞ	317	437	0.1	37.9
その他	390	258	0.1	△33.8
ジェッタ	294	―	―	―
合計	402,391	427,097	100.0	6.1

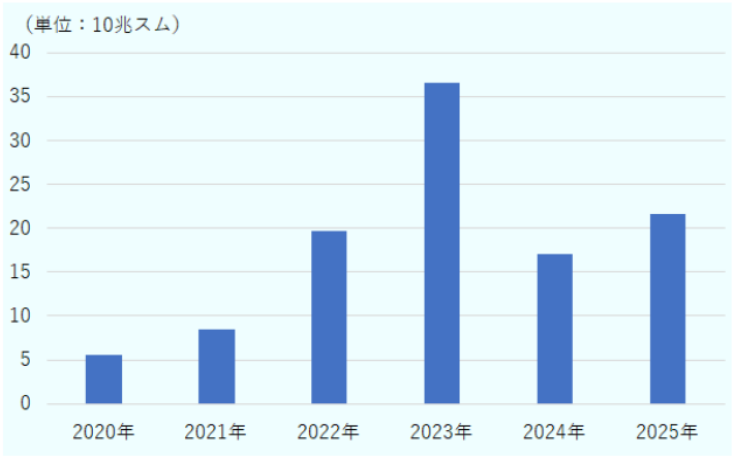
注1：ウズアフトサノアトによると、販売台数には輸入車を含む。ただし、実態として把握が困難な領域が存在するため、市場全体が完全に反映されていない可能性がある。
注2：四捨五入の関係で合計は100にならない。
出所：ウズアフトサノアト発表を基にジェトロ作成

2025 年の特徴は 2 点あると考えられる。一点目は、旺盛な個人消費を背景とした自動車

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ローンの再拡大だ。ウズベキスタン中央銀行の発表によると、2025 年の自動車ローン融資総額は、前年比 26.2%増の 21 兆 5,600 億スム（2,800 億円、1 スム＝0.013 円）に達した（図参照）。2023 年に本格的に始まった自動車ローン（2024 年 2 月 21 日付ビジネス短信参照）は、同年に貸し出しが急増した。一方、野放図な拡大によるリスク上昇を抑えるため、2024 年には銀行の融資ポートフォリオにおける自動車ローンの上限規制や所得による借入額制限などが導入され、融資額は大幅に減少した。その後、市場が引き締めに適応し、2025 年には自動車ローンが再拡大したといえる。

図：ウズベキスタンにおける自動車ローン融資額



出所：ウズベキスタン中央銀行発表を基にジェトロ作成

国際通貨基金（IMF）は 2025 年 6 月に発表した国別レポートにおいて、ウズベキスタンは高インフレや貿易政策の世界的な不透明性といったリスクを抱えながらも、民間消費が堅調に推移していることを指摘している。家計部門の安定的な成長と自動車ローンの再普及が、2025 年の需要を下支えしたとみられる。

二点目の特徴は電気自動車（EV）のさらなる普及だ。経済研究改革センターによると、2025 年の EV 販売台数は 4 万 700 台に達し、前年比 35.2%増加した。2024 年が前年比 43%の増加であったことから、増加率はやや安定したといえるが、2 年連続で 4 割前後の増加が続いている。その背景には、2023 年頃からウズベキスタン政府主導で進んでいる EV 普及政策（2024 年 12 月 17 日付地域・分析レポート参照）の存在が大きい。さらに、一定の所得を持つ消費者が内燃機関車と比べた際の電費の良さ（2026 年 2 月 20 日付地域・分析レポート参照）などをメリットとして認識するなど、一部消費者に EV が受け入れつつある点も、普及拡大の要因とみられる。また、2025 年 6 月、2026 年サッカーW 杯への初出場を決めたウズベキスタン代表を記念して最終予選の閉会セレモニーが開催された。そこでシャフカト・ミルジヨエフ大統領が選手らに記念品として贈呈したのは、BYD ブランド車であった（「Gazeta.uz」2025 年 6 月 14 日）（注 1）。BYD が国内で生産されていることを踏まえ、政府が国を代表するブランドとして BYD を位置付ける象徴的な出来事といえる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

地域全体で見ても、ウズベキスタンの EV 市場の重要性は高まっている。国際エネルギー機関（IEA）の分析によると、ユーラシア地域（注 2）の EV 市場のうち、ウズベキスタンが約半分を占めるに至り、地域最大の市場に躍り出た。ロシアやカザフスタンといった GDP 規模で上回る国々の市場と比較しても、その存在感が高まっている点は注目される。

＜生産も伸長、新ブランドの生産計画も＞

国産車が販売市場の 8 割以上を占めるウズベキスタンにおける生産面の状況を見る。ウズベキスタン国家統計委員会によると、2025 年の乗用車生産台数は前年比 7.8%増の 45 万 7,883 台となった（表 2 参照）。特筆すべきは、シボレー車の生産シェア低下だ。2025 年の生産シェアは 73.9%だが、2024 年は 36 万 7,215 台で全体の 86.4%、2023 年は 36 万 8,111 台で全体の 97.4%を占めていたことを考えると、シボレー車の生産シェアは年々低下している。台数ベースでも、2025 年は前年から 3 万台以上の減産となった。

表2：ウズベキスタンにおけるブランド別乗用車生産台数

（単位：台、%）（△はマイナス値、―は値なし）

ブランド（注1）	メーカー・工場名	2024年	2025年		
		台数	台数	シェア（注2）	前年比伸び率
シボレー	ウズオート（ホレズム工場を含む）	367,215	338,317	73.9	△7.9
コバルト	ウズオート（ホレズム工場を含む）	164,887	161,152	35.2	△2.3
ダマス	ウズオート（ホレズム工場を含む）	101,912	93,681	20.5	△8.1
トラッカー	ウズオート（ホレズム工場を含む）	45,918	50,362	11.0	9.7
オニキス	ウズオート（ホレズム工場を含む）	41,661	33,122	7.2	△20.5
ジェントラ	ウズオート（ホレズム工場を含む）	12,837	―	―	―
起亜	ADMジザフ	19,328	26,317	5.7	36.2
チェリー	ADMジザフ	6,301	9,354	2.0	48.5
BYD	BYDウズベキスタン	4,004	20,200	4.4	404.5
ハバル	ADMジザフ	2,473	9,344	2.0	277.8
ラーダ	ADMジザフ	6	―	―	―
タンク	ADMジザフ	―	50	0.0	―
特殊目的車両	―	25,481	54,301	11.9	113.1
合計	―	424,808	457,883	100.0	7.8

注1：一部の商用車を含む。
注2：四捨五入の関係で合計は100にならない。
出所：ウズベキスタン大統領府付属統計委員会発表からジェトロ作成

シボレー車に代わって生産を伸ばしているのが韓国・中国ブランドだ。起亜、Chery、BYD、ハバルといったブランドが、生産のシェア・台数ともに伸ばしている。特に顕著なのが BYD だ。2024 年 6 月にウズベキスタンでの生産を開始（2024 年 7 月 4 日付ビジネス短信参照）し、生産開始初年の 2024 年は 4,000 台余りだったが、2025 年通年では 2 万台余りとなり、5 倍以上の伸びを記録した。ウズベキスタン政府が EV 普及を推進する中、その主役である BYD は、ウズベキスタン国内での生産面でも存在感を発揮し始めている。

加えて、ウズベキスタンでの自動車生産に相次いで進展がみられる。2025 年 6 月、ウズアフトサノアトはドイツのフォルクスワーゲン（VW）との契約締結を発表した。中国製部

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

品を使用してVWブランド車の生産を開始する。2026年5月には、ウズアフトサノアトのウルグベク・ロズクロフ会長が、VWの7車種の生産を予定していることを明らかにした（「Gazeta.uz」2026年5月22日）。また、ADMジザフは2025年12月、EVおよびハイブリッド車のCKD生産工場の建設に着手し、複数の国際ブランドの生産を始める予定だ。さらに、中国のJACと「タシケント投資会社」の合弁企業は、2026年5月にタシケントで生産工場を稼働させ、商用バンなどの生産に乗り出した。

各社が自動車生産の進展を急ぐ背景の1つには、2026年内とみられるウズベキスタンの世界貿易機関（WTO）加盟が念頭にあるとみられる（注3）。ウズベキスタン自動車ビジネス協会（ABA）は6月2日、WTO加盟による同国自動車市場への影響についての論考を発表した。ABAは、WTO加盟により輸入自動車の関税率が現行の15%から10.8%に引き下げられるというKPMGの予測を紹介した。しかし、関税引き下げには最大8年の移行期間があることや、非関税障壁としてリサイクル（廃車）税が維持されることから、大幅な価格引き下げは見込まれず、輸入車が市場を席巻する可能性は低いとみている。その上で、ウズベキスタンの自動車メーカーにとっては、自国製品の輸出や部品・原材料の輸入が容易になり、国内産業の発展につながると予測している。こうした環境は、国内での自動車生産にとって追い風となる可能性がある。

他方で、市場の自由化による輸入車との競争の激化を予測する声もある。ナボイ国立鉱業技術大学のオルハ・ハピエイエワ経済経営学部教授は、WTO加盟に伴う関税の引き下げにより外国ブランド車との競争が強まり、国内企業は効率性や品質の向上を迫られると指摘する。

輸入自動車による市場への影響については見解の違いがあるものの、いずれの予測においても、WTO加盟がウズベキスタンの自動車産業の発展のきっかけ、改革の契機となると予測する。いずれにせよ、WTO加盟が1つのきっかけとなり、ウズベキスタンでの国産車生産が広がり、今後数年のうちに国産車間の競争は激しくなるだろう。

なお、ウズベキスタンの自動車生産について補足すると、米国や韓国、中国ブランドの生産は、地場企業または外資との合弁企業が手掛けている。例えば、シボレーについてはウズオート・モータースが、起亜やChery、ハバルについてはADMジザフが、それぞれ生産を行っている。

＜国産車が大半を占める中でもブランドの競争は激化＞

総括すると、シェアが微減しているとはいえ、国産車が市場の大半を握る様相は継続するだろう。長年市場を独占してきた国産のシボレーブランド車が、現時点もリーダーであることは間違いない。しかし、生産ブランドの多様化や消費力の向上に伴い、消費者の選択肢が急増し、シボレーブランド車一択であった状況は変わりつつある。今後は国産車間での競争がさらに激化すると考えられる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

注 1：ただし、後日、閉会式の無断開催および公式スポンサーでない BYD のプロモーションにより、ウズベキスタンサッカー連盟はアジアサッカー連盟から罰金を科された（「Gazeta.uz」2025 年 10 月 7 日）。

注 2：同調査ではアルメニア、アゼルバイジャン、ジョージア、カザフスタン、キルギス、ロシア、タジキスタン、トルクメニスタン、ウズベキスタンを指す。

注 3：ウズベキスタンは WTO 加盟を目指して各国と交渉を重ねている。2026 年 5 月、ミルジヨエフ大統領は 2026 年内の WTO 加盟を実現するように指示した（ウズベキスタン大統領府ウェブサイト 2026 年 5 月 6 日）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

カザフスタン（生産・販売）：カザフスタンの自動車市場、生産・販売ともに中国車が存在感

2026 年 6 月 29 日 タシケント事務所（ウラジミル・スタノフォフ）

カザフスタン自動車ビジネス協会の調査によると、2025 年のカザフスタンの乗用車新車販売台数は前年比 14.8%増の 22 万 2,452 台に達し、過去最高を記録した。2024 年の 3.6%増から大きく伸びた。一方で、2025 年の政策金利引き上げを背景に、自動車ローンのコスト上昇により競争が激化し、消費者行動が慎重化する兆しがある。

＜2025 年自動車販売市場は拡大＞

乗用車販売台数で上位 2 ブランドである現代とシボレーは、2025 年に販売を拡大し、それぞれ 14.8%増、26.1%増となった（表 1 参照）。一方、2024 年に上位 10 位入りしていた中国ブランドのうち、ジェトゥール、ハバル、長安、吉利（2025 年 7 月 2 日付地域・分析レポート参照）の販売台数は増加したものの、現代やシボレーには及ばなかった。中国ブランド車の販売シェアは、2024 年と同水準の 39%を維持した。

上位 10 位に入った唯一の日本ブランドであるトヨタの販売台数は、2.7%増だったものの、順位は前年の 7 位から 8 位へ後退した。レクサスも順位を 1 つ下げ、12 位となった。スバルも 25.5%増加したが、順位は 16 位から 18 位に下がった。

表1：主要ブランド別乗用車新車販売台数　（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

順位	ブランド名	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比
1	現代	28,359	46,269	43,745	50,225	14.8
2	シボレー	33,306	44,941	30,684	38,700	26.1
3	起亜	14,421	25,478	22,829	23,400	2.5
4	チェリー（奇瑞汽車）	4,464	12,229	14,883	14,570	△2.1
5	ジェトゥール	―	3,930	9,507	14,507	52.6
6	ハバル	1,500	7,558	10,983	11,688	6.4
7	長安	245	6,087	8,510	11,260	32.3
8	トヨタ	9,575	10,685	10,966	11,259	2.7
9	JAC	3,371	7,525	11,771	10,330	△12.2
10	吉利（ジーリー）	163	3,643	8,252	9,621	16.6
11	BYD	―	―	―	3,245	―
12	レクサス	2,540	3,558	3,617	3,019	△16.5
13	ラーダ	7,386	1,477	1,085	2,842	161.9
14	シュコダ	―	―	1,401	2,634	88.0
15	タンク	―	1,015	2,047	2,260	10.4
16	EXEED	1,876	3,884	1,621	1,507	△7.0
17	オモダ	―	1,385	2,088	1,506	△27.9
18	スバル	654	1,521	1,105	1,387	25.5
19	カイー	―	―	773	1,253	62.1
20	GAC	―	128	544	728	33.8
20	MG	―	―	288	728	152.8
合計（他ブランドを含む）		115,015	187,072	193,775	222,452	14.8

出所：カザフスタン自動車ビジネス協会「カザフスタン共和国自動車市場レポート 2025年1～12月」

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜市場の主力はSUV、人気の韓国車に中国車が挑む構図に＞

乗用車のうち、SUV（スポーツ用多目的車）が依然として人気だ。SUVの販売台数は13万4,201台（表2参照）で、乗用車販売台数の60.3%を占めた。

SUVでも存在感が大きいブランドは、韓国と中国だ。現代および起亜は、この車種区分で上位を占める。現代のSUV4モデルの合計販売台数は27.9%増加した。起亜の2モデルも、合計で4.0%増となった。

中国ブランドSUVの販売も好調だ。2025年には、SUV車種区分の販売台数上位20モデルのうち、中国ブランドが12モデルを占めた。同モデルの合計販売台数は、2024年比で43.2%増加となった。中国ブランドSUVは価格面で現地市場において強い競争力を持ち、その価格は他メーカーのセダンの価格を上回らない（「クルシブ」2月23日）。

SUVの販売台数を大衆クラス、プレミアムクラスに分けると、韓国、中国ブランドが占める大衆クラスは順調な増加がみられるが、日本や欧州ブランドから成るプレミアムクラスは前年比13.9%減となった。

カザフスタンにおけるSUV人気の高まりは、冬季の厳しい気候や広大な国土に起因すると考えられる。未舗装路での走破性の高さや、冬季の急激な気温低下への対応力が重視されているためだ。

もう1つの人気車種区分であるPC（パッセンジャー・カー）（注）においては、シボレーが約50%のシェアを占めた。これは同社の2モデルであるコバルトおよびオニキスが、市場で最も手頃な価格帯に属するためだ。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：カザフスタンにおける新車乗用車の車種区分別主要ブランド・モデル乗用車販売台数

（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

セグメント	順位	ブランド名/モデル	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比
SUV	1	現代　ツーソン	8,862	14,409	22,389	20,697	△7.6
	2	起亜　スポーテージ	3,321	10,503	8,834	10,988	24.4
	3	現代 ムファサ	-	-	2	8,203	410,050
	4	現代　サンタフェ	2,969	7,433	4,423	5,764	30.3
	5	長安　CS55PLUS	109	3,255	3,678	5,558	51.1
	6	チェリー　ティゴ2	-	3,678	5,310	5,278	△0.6
	7	JAC　S3 Pro	81	38	1,295	5,127	295.9
	8	ハバル M6	-	2,390	5,185	5,019	△3.2
	9	チェリー　ティゴ7	2,324	4,309	4,907	4,520	△7.9
	10	ジェトゥール X70FL	-	-	608	3,741	515.3
	11	ジェトゥール X50	-	-	2	3,450	172,400
	12	ハバル ジョリオン	354	1,684	3,097	3,369	8.8
	13	吉利（ジーリー） クールレイ	86	1,353	2,286	3,259	42.6
	14	チェリー　ティゴ4	406	2,291	2,966	2,970	0.1
	15	ジェトゥールX70Plus	-	1,119	2,620	2,776	6
	16	起亜　ソレント	2,132	3,043	4,208	2,576	△38.8
	17	トヨタ　LCプラド	3,511	1,462	2,727	2,409	△11.7
	18	現代　パリセード	988	1,572	1,833	1,962	7
	19	ジェトゥール T2	-	-	806	1,848	129.3
	20	トヨタ RAV4	945	1,407	1,759	1,808	2.8
	―	SUV（他ブランドを含む）合計	45,629	93,363	114,424	134,201	17.3
PC	1	シボレー　コバルト	23,178	30,425	26,537	31,802	19.8
	2	現代　エラントラ	4,981	5,975	6,520	7,867	20.7
	3	シボレー　オニキス	-	6,000	2,405	5,732	138.3
	4	トヨタ　カムリ	991	3,724	3,385	4,496	32.8
	5	現代　ソナタ	4,563	4,770	4,092	3,883	△5.1
	6	吉利（ジーリー）エムグランド	-	579	3,009	3,398	12.9
	7	起亜 セラート	1,220	3,050	2,255	3,077	36.5
	8	起亜 K5	2,277	2,252	2,317	2,677	15.5
	9	起亜　シード	1,571	2,856	3,044	2,449	△19.5
	10	長安　ALSVIN	-	-	2,172	2,414	11.1
	―	PC（他ブランドを含む）合計	60,968	82,705	66,917	76,015	13.6
プレミアムSUV	1	レクサス RX	854	2,011	1,721	1,163	△32.4
	2	レクサス LX	822	993	1,018	1,095	7.6
	3	レクサス GX	120	66	258	499	93.4
	4	ポルシェ カイエン	291	260	211	233	10.4
	5	BMW X7	267	80	197	224	13.7
	―	プレミアムSUV（他ブランドを含む）合計	4,462	6,653	7,137	6,148	△13.9
ピックアップ	1	トヨタ　ハイラックス DC	951	611	963	1,060	10.1
	2	JAC T6	809	1,111	561	634	13
	3	長安ハンターPLUS	-	-	119	590	395.8
	4	JAC T9	-	1	106	469	342.5
	5	GWM ウィングル 7	-	175	305	205	△32.8
	―	ピックアップ（他ブランドを含む）合計	1,841	2,430	2,699	3,379	25.2
MPV	1	現代　カスティン	-	-	1,478	1,819	23.1
	2	JACトラック M4	-	-	168	179	6.5
	3	GAC M8	-	-	29	60	106.9
	4	メルセデス・ベンツ・トラック	59	116	68	54	△20.6
	5	起亜 カーニバル	100	807	58	53	△8.6
	―	MPV（他ブランドを含む）合計	1,348	1,009	1,805	2,227	23.4
プレミアムPC	1	ホンチー H5	-	22	140	97	△30.7
	2	レクサス ES	378	157	170	67	△60.6
	2	BMW 5シリーズ	57	127	10	67	570
	4	メルセデス・ベンツ Sクラス	79	85	93	42	△54.8
	5	ポルシェ パナメーラ	20	15	24	36	50
	―	プレミアムPC（他ブランドを含む）合計	767	912	793	482	△39.2

出所：カザフスタン自動車ビジネス協会「カザフスタン共和国自動車市場レポート 2025年1～12月」

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

2025 年には、大衆向け車種区分である SUV および PC の強化傾向が引き続きみられる一方、プレミアム車種区分の SUV および PC では販売が減少傾向であった。

＜BYD がカザフスタン市場参入、NEV 市場の発展を加速＞

2025 年 3 月、中国ブランドの BYD の公式販売がカザフスタン市場で始まった。2025 年の BYD 車の販売台数は 3,245 台であり、新エネルギー車（NEV）全体の販売台数 4,243 台の中で、76.5%という高い市場シェアを獲得した。2025 年には、NEV の販売台数が前年比 4 倍以上に増加した（Dknews.kz、3 月 31 日）。とはいえ、BYD ブランドの EV（電気自動車）の年間販売台数が 2 万台を超える隣国ウズベキスタンと比べると、市場規模は小さい。その理由として、石油・ガス専門家のアスカル・イスマイロフ氏は、充電インフラの未整備により EV の利用が制約されている点を指摘する（「クルシブ」5 月 12 日）。加えて、カザフスタンの冬季はウズベキスタンよりも寒冷であることも考えられる。

＜自動車販売は増加も、金利上昇が成長抑制か＞

2025 年の販売台数は増加したが、今後の見通しについては専門家が厳しい見方を示している。カザフスタン自動車市場モニタリング・分析機関のゼネラルディレクター、アルトゥール・ミスカリャン氏によると、一部の自動車ブランドでは、ローンを活用した販売が全体の販売台数の過半数を占める。

カザフスタン国立銀行（中央銀行）は 2025 年 10 月 10 日に、政策金利を 16.5%から 18%へ引き上げた。独立自動車連合会のエドゥアルド・エドコフ会長は、この措置が自動車ローンのコストを押し上げ、消費者需要を冷え込ませたと指摘している（「カズインフォルム」2025 年 12 月 4 日）。

自動車小売りを手掛けるオルビスオートグループのディナラ・イスカコワ最高経営責任者（CEO）も、2025 年秋以降、消費者は自動車購入により慎重になり、販売の落ち込みはディーラーによる意図的な値引きによって食い止められたと指摘している。さらに、自動車市場は今後、爆発的な成長は見込みにくく、年間 5～10%程度の安定的成長を伴う成熟段階へ移行するとの見方を示している（「クルシブ」2025 年 12 月 26 日）。

自動車専門家のエドゥアルド・エスココフ氏も、2025 年末にみられたネガティブな動向として、銀行による借り入れ条件の厳格化や、既存の自動車ローンにおける延滞増加の兆候などを挙げ、過去 2 年間にみられた自動車販売の急成長は減速し始めていると指摘している（「カズインフォルム」2025 年 12 月 4 日）。

＜2025 年に 2 つの新工場が稼働＞

2025 年のカザフスタンにおける乗用車生産台数は、前年比 19.2%増の 16 万 360 台と過去最高を記録した（表 3 参照）。国内販売市場に占める国産車のシェアは、2024 年の 62%から 2025 年には 68%に拡大した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

生産台数の増加には、新工場の稼働が寄与している。2025 年 9 月に操業を開始したアスタナ・モータース（2025 年 9 月 25 日付ビジネス短信参照）の工場では、長安、Chery、ハバル、タンクといった中国ブランド車を 1 万 5,180 台生産した。年間生産能力は 12 万台であることから、2026 年以降はさらなる増加が見込まれる。

さらに、2025 年 10 月に稼働した起亜カザフスタン工場では、起亜ブランドの多様なモデルを 2,885 台生産した。年間生産能力は 7 万台のため、同工場でも 2026 年以降のさらなる生産拡大が予想される。

サルィアルカ・アフトプロム工場では、乗用車が 9 万 976 台生産され、前年比 1.7%増となった。同工場の製品ラインアップは起亜、シボレー、JAC、ジェトゥール、シュコダに加え、2025 年から吉利も生産されている。第 2 位の規模の生産メーカーとなったのは現代トランス・カザフスタンであり、2025 年には現代およびジェネシスの乗用車 5 万 1,319 台を組み立てた（2024 年比 13.8%増）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：主要ブランド・モデル別組み立て台数

（単位：台、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

ブランド名／モデル	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比	前年比
現代	36,643	48,209	45,041	51,109	13.5	6,068
ツーソン	11,557	15,765	21,881	23,739	8.5	1,858
ムファサ	-	-	378	8,502	2149.2	8,124
エラントラ	6,134	6,048	8,022	6,531	△ 18.6	△ 1,491
サンタフェ	4,876	7,632	4,887	5,266	7.8	379
ソナタ	5,857	4,896	3,792	4,018	6	226
シボレー	40,019	38,089	39,270	36,370	△ 7.4	△ 2,900
コバルト	28,464	23,707	33,843	30,994	△ 8.4	△ 2,849
オニキス	-	6,868	3,224	4,320	34	1,096
起亜	15,262	24,825	23,998	27,707	15.5	3,709
スポーテージ	3,583	11,344	9,192	12,869	40	3,677
セラート	1,222	2,483	2,288	3,603	57.5	1,315
ソレント	2,015	2,960	4,423	3,576	△ 19.1	△ 847
K5	2,442	1,954	2,563	2,686	4.8	123
シード	1,914	2,247	3,151	2,120	△ 32.7	△ 1,031
ジェトゥール	—	5,230	11,305	13,326	17.9	2,021
X50	—	—	312	3,459	1008.7	3,147
X70	—	1,376	5,259	3,382	△ 35.7	△ 1,877
X70+	—	1,746	1,889	2,672	41.5	783
T2	—	—	1,067	1,652	54.8	585
X90+	—	884	1,731	1,111	△ 35.8	△ 620
JAC	7,652	17,465	12,833	12,829	△ 0.03	△ 4
S3	644	220	2,477	5,701	130.2	3,224
J7	3,421	11,967	4,837	3,060	△ 36.7	△ 1,777
T6	1,927	1,962	558	1,115	99.8	557
長安	—	—	—	6,043	—	6,043
CS55PLUS	—	—	—	4,180	—	4,180
CS75	—	—	—	1,175	—	1,175
チェリー（奇瑞汽車）	—	—	—	5,356	—	5,356
Tiggo 7	—	—	—	1,956	—	1,956
Tiggo 2	—	—	—	1,754	—	1,754
Tiggo 4	—	—	—	1,170	—	1,170
ハバル	—	—	—	3,712	—	3,712
M6	—	—	—	1,708	—	1,708
ジョリオン	—	—	—	1,547	—	1,547
シュコダ	—	—	1,599	2,766	73	2,766
コディアック	—	—	1,339	2,105	57.2	2,105
吉利（ジーリー）	—	—	—	863	—	863
シティレイ	—	—	—	642	—	642
ジェネシス	—	—	46	210	356.5	210
GV70	—	—	20	102	410	82
タンク	—	—	—	69	—	69
500	—	—	—	69	—	69
合計（他ブランドを含む）	105,067	135,811	134,561	160,360	19.2	25,799

出所：カザフスタン自動車ビジネス協会「カザフスタン共和国自動車市場レポート 2025年1～12月」

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

独立自動車連合会のエドゥアルド・エドコフ会長によると、国内生産が継続的に成長している主な要因は、2016 年に導入された制度、すなわち廃車税および初回登録制度を通じた外国車の市場参入制限にある。これにより、カザフスタン国内のメーカーは自動車の生産および販売を拡大してきたと指摘している。

注：セダン、ハッチバック、ワゴン、クーペなど、定員 8 人以下の乗用車を指し、SUV は含まない。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜中東・アフリカ＞

サウジアラビア（生産・販売）：競争環境の変化

サウジアラビア自動車産業（1）

2026 年 7 月 1 日 リヤド事務所（林 憲忠）

2025 年のサウジアラビアは、石油部門の回復を背景に経済成長を維持し、自動車市場では乗用車・商用車ともに販売が増加した。高水準な金利環境が自動車ローンに逆風となる中、同国政府の積極的な財政出動やメガ・ギガプロジェクトの波及効果が市場を支え、プラス成長を維持した。

本稿では、トヨタ自動車や現代自動車が引き続き市場を主導する一方、中国メーカーの台頭や中位ブランドの拡大により一段と激化している競争環境について取り上げる。

＜サウジアラビアの自動車市場は拡大も、メーカー間の競争が激化＞

2025 年のサウジアラビア経済は、石油部門が高い伸びを示したことを背景に、実質 GDP は 4.5%のプラス成長となった（2026 年 2 月 5 日付ビジネス短信参照）。国際自動車工業連合会（OICA）によれば、同国の乗用車の販売台数は前年比約 3.0%増の 72 万 6,988 台と増加した。商用車の販売も同 1.1%増の 10 万 556 台となり、いずれも前年を上回った。また、サウジアラビアの国家産業開発センター（NIDC）によると、同国の自動車販売台数は 2030 年代半ばに 100 万台規模に達すると予測されている。

メーカー別シェア（表参照）を見ると、トヨタ自動車が 27%で首位を維持したものの、前年（2025 年 8 月 6 日付地域・分析レポート参照）からは 5 ポイント低下した。一方、韓国の現代自動車（15%）や起亜自動車（8%）、日産自動車（6%）などは、いずれも一定のシェアを維持している。トヨタのシェア低下の背景には、中国系ブランドが価格競争力の高い車種を積極的に投入していることに加え、厳しい金融環境が消費者の志向を価格重視へとシフトさせ、中国勢の拡大を後押ししている点が挙げられる。こうした状況を受け、従来強みとされてきたブランド力やリセール価値の重要性は維持されているものの、それのみで競争優位を確保することは難しくなりつつある。

同国の自動車ローン市場は、通貨の米ドルペッグ制により米国の金融政策に連動しており、足元では高金利環境が継続している。サウジアラビア中央銀行（SAMA）のレポ金利（注 1）は 4.50%（2026 年 5 月時点）であり、一般的な自動車ローンの実質年率（APR）は、銀行の給与振り込み指定や信用条件によるものの、約 4～7%台で推移している。こうした高金利環境の下、月々の返済負担が増加している。これにより、消費者の購買力が抑制され、関心は「ブランド」から「コストパフォーマンス」へとシフトしている。月額 1,900 リヤル前後（約 8 万円、1 リヤル＝約 42 円）の支払いで、より大型で多機能なモデルを選択できることから、乗用車は実利を重視する層にとって有力な選択肢となっている。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

そのほか、中国メーカーなどは販売促進のため、ディーラー独自の金利0%キャンペーンや事務手数料免除などを積極的に展開している。こうした施策により、高金利環境という障壁を実質的に緩和し、中間層の購買意欲の取り込みを図っている。

同国の乗用車の市場価格を見ると、小型車の4万5,000～8万リヤル（約190万～340万円）に対し、中型車の8万～16万リヤル（約340万～670万円）が販売の中心となる価格帯を形成している。このことから、同国では中型車がボリュームゾーンを占めていることが分かる。中国勢は近年、エントリー層向けの低価格小型車で築いたシェアを土台としつつ、日本車と競合する 8 万リヤル前後の価格帯に、最新のコネクテッド機能や先進運転支援システム（ADAS）を搭載し、デザイン性や内装の質感も高めた中型スポーツ用多目的車（SUV）を戦略的に投入している。中型車セグメントは小型車に比べて価格は上昇するものの、SUVやEV、ハイブリッド車（HEV）など付加価値の高いモデルが多く含まれている。特に、新たに免許を取得した層やデジタル志向の若年層を中心に、「価格と付加価値のバランス」が車種選択の重要な基準となりつつある。

車種別では、セダン（シェア48%）とSUV（37%）が需要の中心を占める。同国では、涼しい時期に砂漠でキャンプを楽しむ「Kashtah（カシュタ）」という文化が根付いている。近年はSNS映えを意識したグランピング（注2）需要の高まりも相まって、若年層を中心にSUV志向が強まっている。

表：サウジアラビアにおけるメーカー・ブランド別販売台数シェア

メーカー・ブランド名	シェア
トヨタ自動車	27%
現代自動車	15%
起亜自動車	8%
日産自動車	6%
フォード	5%
スズキ	4%
いすゞ自動車	4%
マツダ	3%
長安汽車（Changan）	3%
上海汽車（MG）	3%
吉利汽車（Geely）	2%
奇瑞汽車〔捷途（ジェットア）〕	2%
トヨタ（レクサス）	2%
長城汽車（HAVAL）	1%
ホンダ	1%
その他	12%

注1：上海汽車（SAIC）はMGブランド、長城汽車はGreat WallとHAVALブランド、奇瑞汽車は捷途（ジェットア）ブランドで展開。
注2：端数処理の関係で合計が100にならない。
出所：国家産業開発センター（NIDC）からジェトロ作成

＜サウジアラビア向け乗用車輸出、日本の小型が大幅増加、中型車は底堅く推移＞

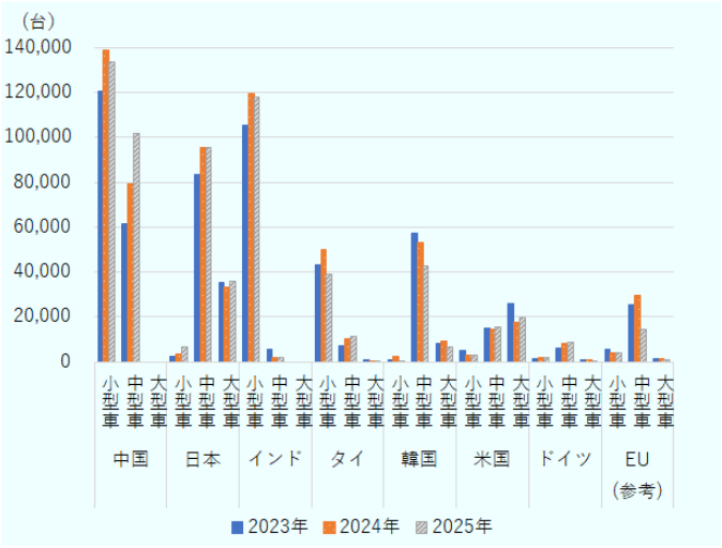
主要国の2025年のサウジアラビア向け乗用車輸出を見ると、日本からの輸出は、排気量1,000cc以上1,500cc未満の小型車が前年比84.6%増の6,663台、排気量1,500cc以上3,000cc未満の中型車が同0.2%増の9万5,679台と堅調に推移したほか、3,000cc以上の大型車も同8.1%増の3万5,891台と増加した。中国からの輸出では、小型車が前年比3.9%減の13万3,585台とやや減少したものの、中型車は同28.2%増の10万1,706台と大幅に増加した。全体を見ると、日本は全ての車種で増加基調にある。中国やインド、米国、タイ、ドイツでは一部車種で増加がみられ、韓国の輸出は減少傾向にあるなど、国・車種別で動向

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

の違いがみられる（図 1 参照）。特に中国からの輸出に関しては、小型車から中型車への需要シフトが顕著となっており、価格帯の上昇とともに市場の高付加価値化が進んでいる点が特徴的だ。

一方で、アフターサービスやメンテナンス体制の充実度は、ブランド選択における重要な要素となっている。販売後のサポートに強みを持つ日系メーカーは、引き続き一定の競争力を維持している。また、リセール価値も購買判断における重要な要素となっている。中古車市場が活発な同国では、耐久性やブランド信頼の高さから中古市場での評価が高い日本車は、総保有コストの観点から優位性を維持している。一方、中国車は価格や装備面での競争力を強みにシェアを拡大しているものの、リセール面では依然として課題が残る。例えば、中古市場での流通量がまだ少ないことから価格の変動が大きく、将来的な売却価格が見通しにくい点などが挙げられる。

図1：主要国・地域の対サウジアラビア乗用車輸出推移



注1：便宜的名称として排気量1,000cc以上1,500cc未満を小型車、同1,500cc以上3,000cc未満を中型車、同3,000cc以上を大型車とした。
注2：EU（参考）を除き、小型車・中型車・大型車の2025年合計輸出台数が多い国順に列挙。
注3：EU（参考）にはドイツが含まれる。
注4：サウジアラビア総合統計庁（GASTAT）は独自の製品群ごとに分類しているため、Global Trade Atlasの輸出側統計を利用した。
出所：Global Trade Atlasからジェトロ作成

＜商用車市場で中型トラックへのシフトが進展＞

2025 年の主要国の同国向け商用車輸出を見ると、各種プロジェクトの進展に伴い、供給国の勢力図に明確な変化が現れている。5 トン未満の小型トラックでは、日本からの輸出が前年比約 2 倍の 9,286 台と大幅に増加した一方、中国は同 50.3%減の 8,460 台、タイは同 28.9%減の 1 万 1,126 台と大きく減少に転じた。また、5 トン以上 20 トン未満の中型トラックにおいても、日本は前年比約 2.2 倍の 2 万 61 台と際立った伸びを見せた。中国も同約 82.7%増の 1,858 台と大きく増加している。一方で、20 トン以上の大型トラック市場では、中国が 4,892 台と引き続き最大規模を維持しているものの、前年比では減少しており、重輸送分野での優位性を維持しつつも調整局面にある（図 2 参照）。

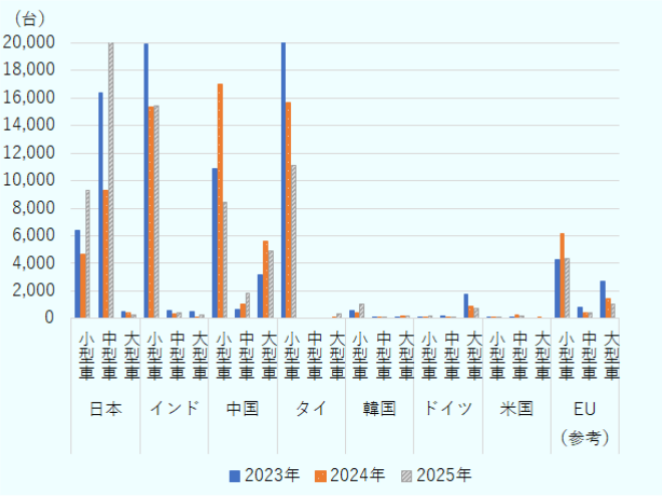
禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

商用車の需要構造の変化は、同国で進行するメガ・ギガプロジェクトの進捗段階の変化と密接に関連している。開発初期には、基礎インフラ整備や大規模な土木工事の段階で、中国製の安価な大型トラックが主に用いられてきた。しかし、足元では都市部での建設が進展し、2030 年リヤド万博などを見据えた都市内物流やラストマイル配送（配達の最終区間）の需要が急増している。その結果、大型トラック中心の需要から、小型・中型トラックを重視する需要へと移行している。

こうした市街地での稼働では、取り回しの良さに加え、過酷な環境下でも故障率が低いといった耐久性に定評がある日本の中型トラックへの需要が高まっており、採用の拡大が進んでいると考えられる。物流・流通部門は同国の商用車需要の主要な牽引役となっており、道路貨物輸送が物流市場の約 4 割を占めるまでに拡大していることが、こうした中型トラック需要の増加を支えている。

今後も「ビジョン 2030」の下で、配送効率を重視した車両の更新や運用効率の向上が進む見通しであり、大型分野で強みを持つ中国と、中・小型分野で存在感を示す日本では、用途に応じた市場のすみ分けが一層進むと見込まれる。

図2：主要国・地域の対サウジアラビア商用車輸出推移



注1：本稿では便宜的名称として、5トン未満を小型トラック、5トン以上20トン未満を中型トラック、20トン以上を大型トラックとする。
注2：EU（参考）を除き、小型トラック・中型トラック・大型トラックの2025年合計輸出台数が多い国順に列挙。
注3：EU（参考）にはドイツが含まれる。
注4：サウジアラビア総合統計庁（GASTAT）は独自の製品群ごとに分類しているため、Global Trade Atlasの輸出側統計を利用した。
出所：Global Trade Atlasからジェトロ作成

注 1：国債などの債券を担保に現金を貸し借りする「レポ取引（現金担保付債券貸借取引）」において、担保金に付される金利のこと。

注 2：「魅力的な、華やかな」を意味する「Glamorous（グラマラス）」と「Camping（キャンピング）」を掛け合わせた造語。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

サウジアラビア（生産・販売）：産業構造動向

サウジアラビア自動車産業（2）

2026 年 7 月 1 日　リヤド事務所（林 憲忠）

2025 年のサウジアラビアは、石油部門の回復を背景に経済成長を維持し、自動車市場では乗用車・商用車ともに販売が増加した。高水準の金利環境が自動車ローンに逆風となる中、同国政府の積極的な財政出動やメガ・ギガプロジェクトの波及効果が市場を支え、プラス成長を維持した。前稿では、同国自動車市場で一段と激化している競争環境を取り上げた。本稿では、国家改革戦略「ビジョン 2030」の下で構造転換期にある同国自動車産業の、電気自動車（EV）の普及に向けた取り組みや現地生産体制の整備を取り上げる。

＜EV 市場、現地生産化の進展で産業構造が転換期に＞

サウジアラビアでは「ビジョン 2030」の下で、脱炭素化と産業多角化を柱とした自動車分野の電動化が進展している。従来、同国市場ではガソリン車が圧倒的なシェアを占めてきたが、EV やハイブリッド車（HEV）の導入は着実に拡大している。EV 市場は依然として黎明（れいめい）期にあるものの、政府主導の普及促進策や充電インフラ整備を背景に、実装・拡大段階への移行が進みつつある。

特に注目されるのが、同国政府系ファンドの公共投資基金（PIF）を軸とした国内製造基盤の構築だ。米国の EV メーカー、ルシード・モータース（2025 年 8 月 6 日付地域・分析レポート参照）の現地生産開始に加え、同国初の国産 EV ブランド「Ceer（シーア）」の立ち上げ（2022 年 11 月 7 日付ビジネス短信参照）はその象徴といえる。国家産業開発センター（NIDC）担当者によれば、「Ceer は 2026 年第 4 四半期に EV の量産開始を予定している」という（取材日：2026 年 4 月 20 日）。また、PIF との合弁で生産拠点を整備している現代自動車も、同じく 2026 年第 4 四半期の稼働開始を目標にしており（2025 年 5 月 21 日付ビジネス短信参照）、2026 年末は同国の自動車産業にとって大きな転換点となる見通しだ。

販売面では、中国 EV メーカーを中心とした新規参入が市場を活性化させている。2024 年に参入した比亜迪（BYD）は、国内主要都市での拠点開設（2024 年 10 月 8 日付地域・分析レポート参照）を加速させており、事業拡大の意向を明確にしている。2025 年 4 月には米国のテスラがリヤドに初のショールームを開設したほか（2025 年 10 月 28 日付ビジネス短信参照）、ガソリン車と EV を併売する吉利汽車（Geely）などの参入により、消費者の選択肢は急速に広がっている。

これに対し、既存シェアを持つ現代自動車や起亜自動車も、得意とするハイブリッド車を含む電動車ラインアップの拡充で対抗しており、電動車市場における主導権争いは一層激化している。こうしたサウジアラビア国内における EV の現地生産体制の確立は、同国が長年続いてきた「完成車（EV 以外を含む）の輸入市場」から、EV 分野においては「自国生

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

産・輸出拠点」へとパラダイムシフトが進んでいることを意味する。既に、自国産業保護を目的とした関税制度の見直しや、政府調達における現地生産車の優先（ローカルコンテンツ要件の厳格化）といった政策誘導が進められている。今後、国産 EV の販売が本格化する中で、輸出主体で参入している外資系メーカーにとっては、単なる販売競争にとどまらず、現地でのバリューチェーン構築を含む抜本的な戦略の再構築が不可欠となっている。



リヤド市内のテスラのショールーム（ジェトロ撮影）

＜水素モビリティの展開と課題＞

EV の導入が進む一方、サウジアラビアでは燃料電池車（FCEV）を活用したモビリティも注目されつつある。「ビジョン 2030」では、再生可能エネルギー（再エネ）の拡大と並び水素産業の育成が重要政策に掲げられており、自動車分野でも FCEV の実証や関連インフラの整備が進められている。この動きを支える基盤となるのが、紅海沿岸の大規模開発プロジェクト「ネオム（NEOM）」だ。

その一環として、産業都市オキサゴン（OXAGON）では、世界最大級の商用グリーン水素製造施設「ネオム・グリーン・ハイドロジェン・カンパニー（NGHC）」の建設が、2027 年中の稼働開始を目指して最終段階に入っている。本プロジェクトは、4 ギガワット（GW）を超える太陽光および風力エネルギーを利用する。これにより、1 日当たり最大 600 トンのグリーン水素を製造する計画だ。製造された水素は年間約 120 万トンのグリーンアンモニアとして輸出されるだけでなく、国内輸送セクター、特に EV 化が困難な長距離トラックや公共バス、重機などの脱炭素化において不可欠な役割を果たすと期待されている。

また、実用化に向けた検証も進展している。2026 年 1 月には、トヨタ自動車などによる FCEV の導入・運用に関する実証プロジェクトの第 2 フェーズ（2026 年 2 月 20 日付ビジネス短信参照）が完了した。さらに、同年 4 月には西部ヤンブーのロイヤルコミッション（RCJY）との連携の下、アブドゥル・ラティフ・ジャミール・モーターズ（ALJ Motors）

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

とトヨタ自動車による FCEV バスの公道実証プロジェクトが実施された。同プロジェクトは「ヤンブー・フラワー・フェスティバル」の期間中に合わせて行われ、一般の来訪者を対象にゼロエミッション・モビリティの体験機会を提供するとともに、過酷な環境下での実運用データの収集が行われた。

このように各地で機運が高まっている一方で、現場レベルでは、2030 年に向けた導入規模や具体的なロードマップ、さらには詳細な工程表について、依然として策定途上にある。

本格普及に向けた最大の障壁は、経済性と制度設計の乖離だ。同国内では既存燃料の価格が低水準（2026 年 4 月 16 日付ビジネス短信参照）に抑えられているため、製造コストの高いグリーン水素は、十分なインセンティブ設計なしには経済合理性の確保が難しい。さらに、高圧ガスに関する安全基準や運用基準の整備・統一が十分でないことも、計画段階における不確実性を高めている。こうした状況を踏まえると、鉄道網が限定的でトラック輸送への依存度が高い同国において、商用車を起点に定常的な需要を創出するインフラ整備は、極めて合理的な戦略ともいえる。商用車は乗用車と比較して走行距離が長く、1 回当たりの水素の充塡（じゅうてん）量も多いため、限られた拠点数でもステーションの稼働率を早期に引き上げ、採算性の確保につながると考えられる。併せて、運用面の課題克服も急務だ。同国は夏季には 50 度を超える高温環境となるため、水素充塡時の温度管理や車両の心臓部である発電装置（燃料電池ユニット）の冷却効率に大きな負荷がかかる。さらに、砂塵（砂嵐）環境も加わることで、空気吸気系フィルターの保守や電子部品の耐久性確保が不可欠となる。

こうした環境条件を踏まえ、現地の気候特性に最適化された技術仕様の確立とともに、専門的な保守体制の整備が社会実装に向けた重要な前提条件となる。次なる展開として期待されるのが、NEOM やヤンブーで計画されている、再エネを用いて 1 日当たり約 600 トン規模の水素を生産する計画の一部を国内モビリティへ転用する「地産地消」モデルの構築だ。こうした供給体制の整備を見据え、2030 年のリヤド万博を象徴的な契機として、市場形成の加速が見込まれる。具体的には、PIF や投資省主導のトップダウンによる合意形成を軸とし、地場ディストリビューターを巻き込んだ「車両・インフラ・運用」の一体的なパッケージ展開が、社会実装に向けた重要な取り組みとなるだろう。こうした動きは、サウジアラビアが電動化の普及を進めるとともに、水素については商用車やエネルギー分野を軸に、国際的な供給拠点としての地位確立を目指す戦略の一環とみられる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

アラブ首長国連邦（UAE）（生産・販売）：商用車の販売数が躍進、EV 販売も急成長

2026 年 7 月 15 日　ドバイ事務所（清水 美香）

2025 年のアラブ首長国連邦（UAE）の自動車販売台数は、乗用車が微減する中、タクシー向け需要を背景に商用車が伸びた。観光客の増加が商用車需要を後押ししたとみられる。販売上位車種では、トヨタ、日産、三菱などの日本勢に加え、中国ブランドも台頭している。こうした中、UAE の電気自動車（EV）販売台数は中東最大を誇り、2025 年の新規登録台数（推計）は前年比約 50%の伸びをみせた。

＜自動車販売台数は微増、商用車に大幅な伸び＞

国際自動車工業連合会（OICA）によると、2025 年の UAE の自動車販売台数は 30 万 8,495 台で前年比 0.7%増加した（表参照）。内訳を見ると、乗用車が 26 万 2,616 台（前年比 2.3%減）だったものの、商用車は 4 万 5,879 台（同 22.7%増）と大幅に増加したことが全体の販売台数を押し上げた。

表：アラブ首長国連邦（UAE）の自動車販売台数　（単位：台）（△はマイナス値）

項目	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	25/24年比	25/19年比
乗用車	198,520	129,901	156,780	171,414	225,386	268,876	262,616	△2.3%	32.3%
商用車	33,785	28,810	32,064	36,125	33,753	37,403	45,879	22.7%	35.8%
全体	232,305	158,711	188,844	207,539	259,139	306,279	308,495	0.7%	32.8%

出所：国際自動車工業連合会（OICA）

UAE 連邦競争・統計局の最新データによると、2025 年 1～9 月までの実質 GDP 成長率は 5.1%（推計値）となっており、UAE 経済が堅調に推移していることが分かる。また、国外からの来訪者数が増加しており、順調な経済成長と来訪者増加が自動車の販売需要を後押ししたとみられる。国外からドバイへの宿泊を伴う来訪者数は、ここ数年、過去最多を毎年更新しており、2025 年は前年比 5%増の 1,959 万人だった。観光客の増加に伴い、ドバイでの観光目的の移動需要が拡大したことが、タクシーなど商用車の販売需要を押し上げた可能性がある。

また、UAE に滞在する外国人の人口増加に伴い、個人での自動車の利用需要も増加しているとみられる。IMF の World Economic Outlook（2026 年 4 月版）によると、UAE の人口は 2024 年の 1,129 万人に対して 2025 年は 1,138 万人に増加すると予測されている。UAE で日本車の人気は引き続き高く、日本の財務省貿易統計によると、2025 年の日本から UAE への輸出額 140 億 9,100 万ドル（前年比 10.3%増）のうち、自動車は 47 億 5,000 万ドル（前年比 14.3%増）で、対 UAE 輸出額全体の 33.7%を占めた。輸出台数は約 39 万台（前年比 8.3%増）だった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

自動車専門情報サイトのアラブウィールズによると、2025 年の UAE における販売台数上位モデルでは、トヨタのハイラックスが前年比 36.7%増、日産のパトロールが同 27.1%増だった。主要ブランドごとの販売成長率を見ると、トヨタが前年比 2.5%増で市場シェア 23.2%を占め、日産が同 4.9%減、三菱が同 5.3%増となった。特に大きく伸びたのが、中国の奇瑞汽車（Chery）傘下のブランド「ジェットア」（捷途）で、前年比 171.4%と前年の約 2.7 倍となった。

＜EV シフトの加速＞

2025 年の UAE における電気自動車（EV）販売動向は、急成長フェーズに入り、普及が本格化しているようにみられる。中東地域では EV 販売が拡大しており、国際エネルギー機関（IEA）のレポートによると、2025 年の販売台数は約 7 万 5,000 台に達し、前年比で 40%以上増加した。この中で、UAE が引き続き中東最大のシェアとなり、約 50%を占めている（2026 年 5 月 27 日付ビジネス短信参照）。独立系調査会社のウェブサイト We THE UAE 2031 によると、2025 年の EV 新規登録台数は約 2 万 4,800 台（推計）で前年比約 50%の伸びとなった。EV の普及状況を見ると、2025 年の新規 EV 登録台数は約 2 万 4,800 台（推計）、EV 保有台数は約 6 万 2,000 台（推計）に達するという。

EV の普及を後押ししているのが政策とインフラだ。UAE 政府は 2023 年に「国家電気自動車政策」を策定し、同年にはエネルギー・インフラ省がグリーンモビリティーへの移行支援プロジェクトである「グローバル EV マーケット」を立ち上げた。2050 年までに UAE の道路を走る全車両のうち、EV の割合を 50%に引き上げることを目指している。また、EV の充電ステーションは、街中で目にする機会が急速に増えている。実際に、ドバイだけでも 2025 年時点で 1,200 以上の充電ステーションが設置されており、政府は 2030 年までに数万基に拡張する計画を打ち出している。ますます加速する EV シフトの中で、日本メーカーが存在感を示せるかが今後のカギとなりそうだ。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

トルコ（生産・販売）：2025 年の自動車生産、販売いずれも増加、EV 国内販売は 82%増

トルコは EU 原産地要件に含まれる方向

2026 年 5 月 19 日　イスタンブール事務所（井口 南）

本稿では 2025 年のトルコ自動車産業動向について分析する。合わせて、2026 年以降に予定される制度変更が同国自動車産業に与える影響についても簡潔に触れる。

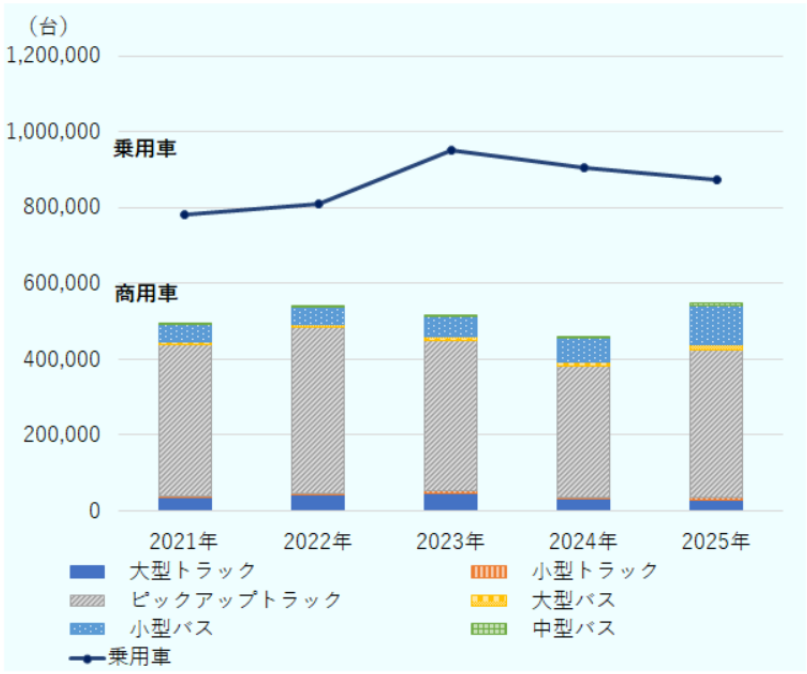
トルコでの 2025 年の生産台数は前年比 4.0%増の 142 万台、輸出額も同 11.6%増の 415 億ドルと好調で、輸出額の約 7 割が EU 向けだった。国産車 TOGG の輸出も開始され、トルコの自動車史に新たな一歩を刻んだ。

また、国内の販売台数は前年比 10.5%増の 137 万台。その中で特筆すべきは電気自動車（EV）の急伸だ。EV の国内販売は同 82.3%に増加し、EV とハイブリッド車（HEV）を合わせた割合も 2024 年の 29.2%から 2025 年は 44.9%に急増した。

＜2025 年の自動車生産台数は微増＞

トルコ自動車工業協会（OSD）によると、2025 年の同国の自動車生産台数は 141 万 9,464 台で、前年比 4.0%増だった。構成比で全体の 61.5%を占める乗用車は前年比 3.5%減だったのに対し、構成比で残りの 38.5%を占める商用車は前年比 18.7%増だった（図参照）。

図：車種別生産台数の推移（2021年～2025年）



注：記事執筆時の統計データに基づく。ただし、このデータは過去にさかのぼって修正が入ることがある。正確な数値を確認する場合は、OSDで最新データを参照。
出所：トルコ自動車工業協会（OSD）のデータを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

完成車の生産台数をメーカー別に見ると、31.2%を占めるフォード・オトサンが、前年の減少から一転、前年比 18.4%増と大きく生産台数を伸ばし、前年に続いて首位だった（表 1 参照）。同社の発表によると、トルコとルーマニアの工場を合わせた生産能力は約 93 万 5,000 台で、内燃機関車、HEV、EV を同時に生産できる柔軟性を持っており、過去 2 年半の間に、2 カ国、4 つの工場で多くの新型モデルを発売した。また、オヤク・ルノーが前年比 16.4%増で 2 位を維持。トヨタ自動車は同 7.0%減ながら前年 4 位から 3 位に、前年 3 位だった現代・アッサンは同 19.6%減で 4 位へ順位を落とした。

表1：完成車メーカー別生産台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

メーカー名	2022年	2023年	2024年	2025年	伸び率	構成比
フォード・オトサン	374,027	398,794	381,786	451,846	18.4	31.2
オヤク・ルノー	247,100	325,366	332,503	387,113	16.4	26.8
トヨタ自動車	216,735	212,843	225,337	209,664	△7.0	14.5
現代・アッサン	208,100	242,016	244,976	197,000	△19.6	13.6
トファシュ・フィアット	263,747	239,428	140,484	131,666	△6.3	9.1
テュルク・トラクター	44,619	51,423	43,611	25,833	△40.8	1.8
メルセデス・ベンツ	28,914	31,988	22,451	23,403	4.2	1.6
オトカル	3,677	5,018	5,375	5,660	5.3	0.4
アナドル・いすゞオート	5,161	5,976	5,778	5,276	△8.7	0.4
マン	2,044	3,222	2,511	4,025	60.3	0.3
テムサ	2,457	3,232	3,303	3,030	△8.3	0.2
カルサン	686	510	792	781	△1.4	0.1
ハッタト・トラクター	4,922	6,147	2,027	624	△69.2	0.0
合計	1,402,189	1,525,963	1,410,934	1,445,921	2.5	100.0

注：このデータは過去にさかのぼって修正が入ることがある。正確な数値を確認する場合は、OSDで最新データを参照。
出所：トルコ自動車工業協会（OSD）のデータを基にジェトロ作成

＜自動車関連の輸出総額は 2 桁増で過去最大＞

トルコ自動車工業協会の統計によると、2025 年の自動車・同部品の輸出額（完成車と部品の合計）は、前年比 11.1%増、408 億ドル超で過去最高を更新した（表 2 参照）。内訳を見ると、自動車の合計輸出額は前年比 14.5%増、エンジンやバッテリーなどの自動車部品合計は 6.1%増だった。

表2：自動車と部品の輸出額　（単位：100万ドル、%）（△はマイナス値）

項目	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比	構成比
自動車合計	18,050.0	18,672.5	21,608.3	21,908.1	25,090.8	14.5	61.5
乗用車	9,272.1	9,069.5	10,934.3	11,284.0	11,771.1	4.3	28.8
大型・軽商用車	5,420.3	5,633.4	5,646.6	6,385.6	8,417.8	31.8	20.6
大型バス	1,015.4	1,199.8	1,786.4	1,928.3	2,574.6	33.5	6.3
中・小型バス	193.9	163.0	342.6	458.8	430.3	△6.2	1.1
その他の自動車	2,148.3	2,606.8	2,898.4	1,851.5	1,897.1	2.5	4.6
自動車部品合計	11,828.5	12,826.7	14,078.3	14,834.5	15,739.3	6.1	38.5
スペアパーツ	9,188.8	10,044.8	11,354.6	11,901.4	12,700.8	6.7	31.1
タイヤなどゴム製品	1,630.3	1,766.7	1,724.8	1,695.7	1,789.3	5.5	4.4
エンジン	296.6	233.0	253.6	382.9	439.9	14.9	1.1
バッテリー	509.4	547.7	482.2	574.2	519.4	△9.5	1.3
セーフティーガラス	203.1	234.4	263.1	280.2	289.9	3.5	0.7
合計	29,878.5	31,499.2	35,686.6	36,742.6	40,830.1	11.1	100.0

注：記事執筆時の統計データに基づく。ただし、このデータは過去にさかのぼって修正が入ることがある。正確な数値を確認する場合は、OSDで最新データを参照。
出所：トルコ自動車工業協会（OSD）のデータを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

一方、トルコ輸出業者協議会（TIM）のデータによると、2025年の自動車部門の輸出額は約415億ドルと、輸出全体の17.5%を占め、部門別で最大となった。

自動車・部品の2025年の輸出先は、全体の72.5%を占めるEUが前年比18.7%増となった（表3参照）。トルコの輸出の約7割がEU向けであることから、EUの制度変更は同国自動車産業の競争力に直結する。特に原産地要件の扱いは、2026年以降の輸出構造を左右する重要論点となる（後述）。国別で見ると、ドイツが前年比36.1%増の66億1,162万ドルと最大で、次いでフランスが同16.8%増の50億8,822万ドル、英国が同1.2%増の42億1,800万ドルだった。一方、禁輸措置をとっているイスラエルとロシアは圏外となった。

表3：自動車と部品の国別輸出額　（単位：1,000ドル、%）（△はマイナス値）

順位	国名	2023年	2024年	2025年	構成比	前年比	寄与度
1	ドイツ	4,853,208.87	4,858,361.55	6,611,618.57	15.9	36.1	4.7
2	フランス	4,307,446.65	4,357,681.82	5,088,219.63	12.3	16.8	2.0
3	英国	3,291,889.70	4,166,984.54	4,218,010.44	10.2	1.2	0.1
4	スペイン	2,441,266.87	2,509,981.95	3,417,613.77	8.2	36.2	2.4
5	イタリア	3,138,049.93	3,440,869.62	3,294,533.73	7.9	△4.3	△0.4
6	スロベニア	1,354,799.22	1,811,431.54	2,285,691.84	5.5	26.2	1.3
7	ポーランド	1,763,122.89	1,831,653.75	1,847,563.47	4.4	0.9	0.00
8	ベルギー	1,324,322.79	1,407,848.27	1,663,281.37	4.0	18.1	0.7
9	ルーマニア	868,680.28	1,160,646.54	1,561,716.06	3.8	34.6	1.1
10	米国	1,017,155.29	1,209,101.75	1,202,829.21	2.9	△0.5	△0.0
11	モロッコ	459,934.05	589,503.06	689,845.92	1.7	17.0	0.3
12	オランダ	635,212.57	704,705.48	587,265.77	1.4	△16.7	△0.3
13	オーストリア	308,257.55	329,094.96	536,778.10	1.3	63.1	0.6
14	チェコ	403,844.58	461,220.40	533,622.57	1.3	15.7	0.2
15	ポルトガル	366,181.05	366,219.45	464,122.57	1.1	26.7	0.3
62	日本	47,581.23	31,272.95	41,144.86	0.1	31.6	0.0
EU		23,916,588.66	25,369,164.11	30,109,760.73	72.5	18.7	12.7
世界計		34,990,071.35	37,197,331.57	41,521,096.00	100	11.6	11.6
トルコの輸出総額		221,461,627.28	225,899,370.00	237,370,977.00	17.5	5.1	1.9

注：トルコ輸出総額の構成比は、トルコの輸出額全体に占める自動車・同部品の割合。その他の構成比は自動車・同部品の輸出額に占める国別割合。

出所：トルコ輸出業者会議（TIM）のデータを基にジェトロ作成

＜国内販売台数は10.5%増、EV、HEVのシェアが急伸＞

トルコ自動車販売代理店・モビリティ協会（ODMD）によると、2025年の国内自動車販売台数（小売り）は前年比10.5%増の136万8,400台であった。そのうち乗用車が108万4,496台（10.6%増）、軽商用車が28万3,904台（10.0%増）だった。ローンの条件や税負担が厳しくなるなど（2025年7月31日付ビジネス短信参照）、購入のハードルが上がったにもかかわらず、トルコ市場は高い購買力を維持したといえる。

2025年の乗用車の販売台数は、自動車に課せられる税率が低いセグメントA（軽自動車）、B（小型車）、C（中型車）の車が全体の82.7%を占めた。 車種別では、2022年以降首位を

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

維持しているスポーツ用多目的車（SUV）が全体の 61.9%（67 万 1,819 台）と最も多く、次いでセダンタイプが 22.8%（24 万 7,005 台）、ハッチバックが 14.4%（15 万 6,078 台）となった。

オートマ車（AT）のシェアも年々増加しており、2025 年は全体の 95.0%を占めた。軽商用車の販売シェアでは、バンが 75.8%（21 万 5,193 台）と例年同様大半を占め、軽トラックが 9.3%（2 万 6,452 台）、ミニバスが 7.7%（2 万 1,894 台）、ピックアップが 7.2%（2 万 343 台）だった。

2025 年の動力タイプ別の販売台数の割合と販売台数の前年からの増減は以下のとおり（表 4 参照）。HEV や EV で販売台数が大きく伸び、占める割合も前年の 29.2%から 44.9%に増加した一方、ガソリン車やディーゼル車では販売台数が減少した。

表4：動力タイプ別販売台数　（単位：台）（△はマイナス値）

燃料別タイプ	2024年	2025年	2025年順位	前年比
ガソリン車	591,501	509,217	1	△ 13.9
ディーゼル車	95,985	80,346	4	△ 16.3
ハイブリッド車（HEV）	181,590	295,378	2	62.7
電気自動車（EV）	105,315	191,960	3	82.3
液化石油ガス（LPG）車	5,950	7,595	5	27.6

出所：トルコ自動車販売・モビリティー協会（ODMD）のデータを基にジェトロ作成

＜メーカー別販売台数でトヨタが 5 位に＞

トルコでの 2025 年のメーカー別販売台数（総合＝乗用車と軽商用車の合計）を見ると、ルノーが前年比 8.0%増（14 万 4,331 台）で前年 2 位から 1 位に。前年 1 位だったフィアットが同 14.5%減（11 万 8,641 台）と 2 位に後退した。フォルクスワーゲンは同 15.8%増（11 万 2,287 台）と前年 4 位から 3 位に順位を上げた（表 5 参照）。日系メーカーでは、トヨタ（前年比 51.4%増、9 万 2,381 台）が 5 位に入った。それ以降は、日産（16 位、同 6.0%増、2 万 8,705 台）、ホンダ（21 位、同 31.7%減、1 万 6,137 台）、スズキ（28 位、増減なし、5,895 台）、いすゞ（35 位、44.0%増、1,603 台）、レクサス（39 位、9.1%減、742 台）、スバル（41 位、34.6%増、451 台）だった。中国および韓国系メーカーでは、現代自動車（9 位、6.7%増、6 万 7,120 台）と、著しく販売台数を伸ばした比亜迪（BYD、10 位、約 5 倍増、4 万 5,537 台）の両社がベスト 10 にランクインした。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表5：メーカー別販売台数上位15社（2025年）

（単位：台数、%）（△はマイナス値、ーは値なし）

合計（乗用車と軽商用車）

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	ルノー	111,937	32,394	144,331	10.5	8.0
2	フィアット	78,492	40,149	118,641	8.7	△14.5
3	フォルクスワーゲン（VW）	4,794	107,493	112,287	8.2	15.8
4	フォード	43,648	65,937	109,585	8.0	4.5
5	トヨタ自動車	61,122	31,259	92,381	6.8	51.4
6	プジョー	1,267	85,192	86,459	6.3	17.6
7	オペル	2,427	73,060	75,487	5.5	20.9
8	シトロエン	1,068	70,372	71,440	5.2	16.7
9	現代自動車	41,485	25,635	67,120	4.9	6.7
10	比亜迪（BYD）	0	45,537	45,537	3.3	446.6
11	シュコダ	0	45,321	45,321	3.3	3.1
12	メルセデス・ベンツ	0	43,224	43,224	3.2	7.5
13	TOGG	39,020	0	39,020	2.9	29.7
14	BMW	0	33,992	33,992	2.5	31.8
15	テスラ	0	31,509	31,509	2.3	173.2
合計(その他を含む)		386,536	981,864	1,368,400	100.0	10.5

出所：トルコ自動車販売モビリティー協会（ODMD）のデータを基にジェトロ作成

乗用車

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	ルノー	111,937	19,827	131,764	12.15	11.7
2	フォルクスワーゲン（VW）	0	88,682	88,682	8.18	19.0
3	トヨタ自動車	61,122	15,498	76,620	7.07	47.5
4	フィアット	69,659	2,128	71,787	6.62	△17.6
5	現代自動車	41,485	24,776	66,261	6.11	13.3
6	プジョー	0	59,798	59,798	5.51	11.0
7	オペル	0	48,016	48,016	4.43	6.2
8	シトロエン	0	47,818	47,818	4.41	10.6
9	比亜迪（BYD）	0	45,537	45,537	4.20	446.6
10	シュコダ	0	45,321	45,321	4.18	3.1
11	TOGG	39,020	0	39,020	3.60	29.7
12	BMW	0	33,992	33,992	3.13	31.8
13	メルセデス・ベンツ	0	33,374	33,374	3.08	11.4
14	テスラ	0	31,509	31,509	2.91	173.2
15	奇瑞汽車（Chery）	0	28,579	28,579	2.64	△49.9
合計(その他を含む)		323,223	761,273	1,084,496	100.00	10.6

出所：トルコ自動車販売モビリティー協会（ODMD）のデータを基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

軽商用車

順位	メーカー	国産	輸入	合計	構成比	伸び率
1	フォード	43,648	39,483	83,131	29.3	10.5
2	フィアット	8,833	38,021	46,854	16.5	△9.2
3	オペル	2,427	25,044	27,471	9.7	59.3
4	プジョー	1,267	25,394	26,661	9.4	35.6
5	シトロエン	1,068	22,554	23,622	8.3	31.2
6	フォルクスワーゲン（VW）	4,794	18,811	23,605	8.3	5.2
7	トヨタ自動車	0	15,761	15,761	5.6	73.5
8	ルノー	0	12,567	12,567	4.4	△19.8
9	メルセデス・ベンツ	0	9,850	9,850	3.5	△4.0
10	イヴェコ	0	3,971	3,971	1.4	3.1
11	双竜自動車	0	3,871	3,871	1.4	58.4
12	いすゞ	270	1,333	1,603	0.6	△44.0
13	北汽福田汽車	0	1,596	1,596	0.6	—
14	テナックス	878	0	878	0.3	—
15	現代自動車	0	859	859	0.3	△80.5
合計(その他を含む)		63,313	220,591	283,904	100.0	10.0

出所：トルコ自動車販売モビリティー協会（ODMD）のデータを基にジェトロ作成

中国からの輸入増を受け、トルコ政府は近年、輸入車規制や追加関税の対策を打ち出している。2025 年 9 月に、トルコと関税同盟を結ぶ EU 加盟国や自由貿易協定（FTA）などを締結する国以外を「その他の国」とし、それらの国からの輸入車を対象に、新たな追加関税措置の適用を開始した（2025 年 9 月 26 日付ビジネス短信参照）。この措置について、トルコ貿易省は同国の基幹産業である自動車産業を輸入や不公正競争から保護するためとしている。なお、日本は「その他の国」に含まれている。

同時に、トルコ政府は自動車分野の投資誘致にも取り組んでおり、トルコで製造を約束し、投資優遇インセンティブを取得している企業に対し、各社の優遇レベルに応じて、追加関税を含めた輸入関税の免除などを実施している。中国関連では、10 億ドル規模の工場設立を約束している BYD（2024 年 10 月 8 日付ビジネス短信参照）に対し、追加関税を含む各種税の減免という優遇措置を取っている。ただし、BYD の工場建設の進捗が遅れ、奇瑞汽車（Chery）の 15 億ドル規模とされる黒海地方への投資プロジェクト（2025 年 3 月 4 日付ビジネス短信参照）も進捗がないといわれている。他方、中国の自動車メーカーの斯威汽車（SWM）についてはエスキシェヒル県に製造拠点を設置、2026 年 1 月に国内販売を開始している。本関税措置は、中国 OEM に対して現地生産への移行を促す誘因として機能しており、BYD や SWM の投資判断とも連動しているとみられる。また、本措置は、欧州市場向け輸出を見据えてトルコでの生産拠点設立を検討する中国 EV メーカーに対し、進出を強く促す政策的メッセージとしての側面も有している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜トルコ EV セクターの現状、TOGG が輸出開始＞

2025 年の自動車販売台数は、欧州ではドイツが 1 位で、英国、フランス、イタリアが続いた。1～9 位までの順位は前年と変わらず、トルコも引き続き 5 位だった（2025 年 7 月 10 日付地域・分析レポート参照）。

トルコ国産 EV メーカーの TOGG は 2025 年 10 月に輸出を開始し、初めての輸出先としてドイツ向けに同年末までに 144 台を納品した。今後、イタリア、フランスなど他の欧州諸国への輸出を目標としているとの報道もある。

フォード・オトサンは、トルコでの EV の販売台数の割合が 2024 年の 10.7%から 2025 年に 17.7%まで急伸した。一方で、欧州においては「2035 年の EV 義務化」目標を緩和する動きがみられることや、米国では EV を巡る政策やインセンティブが変化していることなどを挙げ、トルコ OEM の輸出戦略にも影響を与える可能性があり、各社は複数シナリオを前提とした柔軟な生産体制を求められるとしている。長期的には自動車分野における EV 化の流れは引き続き進んでいくとの見方を示した。

また、充電ステーションの操業ライセンスを付与するエネルギー市場規制庁（EPDK）の 2025 年 12 月の報告書によると、国内の EV 用充電器（ソケット）は 2024 年の 2 万 6,046 カ所から、3 万 8,808 カ所（AC ソケット:2 万 2,095、DC ソケット: 1 万 6,713）へ急速に増加した。充電ステーションの総設置容量は、1,736 メガワット（MW）から 2,913MW へと大きく拡大し、充電器のほぼ半数は、トルコ国内最大手 ZES など上位 10 事業体が占めている。充電ステーションの設置を手掛ける充電サービスプロバイダーでは、TOGG 子会社の Trugo が 2024 年の 1,359 カ所（4 位）から 3,088 カ所（2 位）に急上昇している。EV 販売の急伸と充電インフラの急速な整備は、2026 年以降の市場構造変化を促す重要な兆候といえる。

＜2026 年以降の制度動向：EU 原産地要件にトルコを含む方向＞

こうした中、トルコのオメル・ボラト貿易相は 2026 年 3 月 4 日、EU が設置予定の EU 原産地要件にトルコも含まれる方向で検討が進められていると発表した。トルコ産業界や政界は EU 原産地要件の中にトルコを含めるようロビイング活動を展開してきた（2026 年 3 月 6 日付ビジネス短信参照）。

主要輸出先が EU であるトルコが同法案から排除された場合、EU とインドとの FTA が締結されたことに加え、自動車産業をはじめとするトルコの基幹産業は、大きな打撃を受けると考えられていた。EU にとっても、トルコを除外すべきではないという考えも根強い。その背景は、トルコからの輸出の多くが欧州資本のトルコでの製造拠点で製造されたものであるため、トルコが仮に対象外となれば、EU 域内でのサプライチェーンの弱体化につながること、関税同盟がありかつトルコに欧州グリーンディールの順守を求めていること、中東情勢が不安定な中、トルコの戦略的重要性がさらに増すことなどが予想されるからだ。今

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

後、トルコ企業が関税同盟に含まれる産業や製品に関して EU の入札に参加、あるいはその逆も可能となる一方で、部品生産や低炭素化に関して示される要件の内容によっては、トルコの産業にとってコスト増加が見込まれる可能性も示唆されている。現在、最終的な決定は延期されている。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

イスラエル（販売）：2025 年の新車登録は 29 万台強、EV が 6 割近く

国別で中国が首位に、日本は 2 位に後退

2026 年 5 月 25 日　テルアビブ事務所（中溝 丘）

2025 年のイスラエル自動車市場は、新車登録台数が前年比 8.0%増の約 29 万台と回復基調を鮮明にし、その内訳ではハイブリッド車（HEV）を含む電気自動車（EV）が全体の 6 割近くを占めるなど電動化の進展が一層加速した。とりわけ中国メーカーの存在感が急速に高まり、EV 販売の拡大を背景に中国は国別シェアで首位に浮上した。

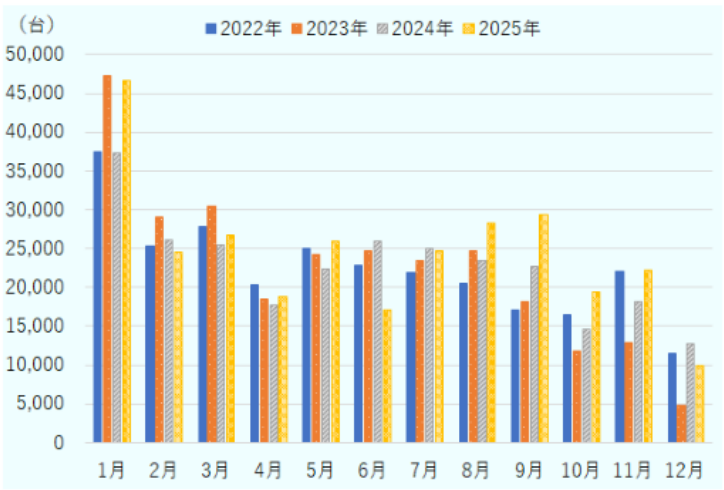
＜メーカー・ブランド別でトヨタ首位、国別では日本は 2 位に後退＞

イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）によると、イスラエルの 2025 年の自動車新車登録台数は 29 万 3,591 台となり、前年比 8.0%増と高い伸びを示した。2023 年から 2024 年にかけて伸び率が 1%未満の低成長にとどまっていたことと比べると、2025 年は自動車市場の回復基調がより明確になった。

月次動向を見ると、2025 年の出だしは堅調に推移した。1 月の登録台数は 4 万 6,613 台で、前年同月比 24.8%増となった（図参照）。しかし、2 月の同 5.9%減に続き、6 月は同 34.4%減と大きく落ち込んだ。イランとの「12 日間戦争」（2025 年 6 月 24 日付ビジネス短信参照）により、イスラエル国内では経済活動や通常業務に混乱が生じ、自動車部門も一時的な影響を受けた。

一方、8 月以降は回復基調が鮮明となった。8 月から 11 月にかけては、いずれの月も前年同月比で 20～30%台の増加が続いた。I-via によれば、複数ブランドにおけるモデルの供給の拡充が登録回復を支えるとともに、クロスオーバーSUV（スポーツ用多目的車）や SUV を中心とした新世代車種へと需要シフトが進展したことが、登録台数の増加につながったと分析している。ただ、12 月には同 21.4%の減少となった。

図：自動車の月別登録台数の推移（2022年1月～2025年12月）



出所：イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）資料からジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

メーカー・ブランド別に新車登録台数を見ると、トヨタ自動車が前年比 4.0%増の 3 万 5,850 台で、全体の 12.2%を占めて首位を維持した。幅広い車種構成を背景に、2025 年も安定した登録実績を確保した。

2 位は韓国の現代自動車で、9.8%増の 3 万 1,173 台（シェア 10.6%）だった。前年は大幅な落ち込みを記録したが、2025 年は回復に転じ、登録台数を伸ばしたことで順位を維持した。3 位には中国の奇瑞汽車（Chery）が浮上した。登録台数は前年の 2.1 倍に当たる 2 万 7,353 台（同 9.3%）と急拡大し、前年から順位を 4 つ上げた。韓国の起亜自動車は 5.5%減の 2 万 4,304 台（同 8.3%）で 4 位、チェコ国内で最大の乗用車メーカー、シュコダ・オート〔フォルクスワーゲン（VW）グループ〕は 7.9%増の 2 万 783 台（同 7.1%）で 5 位となり、いずれも前年から順位を 1 つ下げた。

メーカーを国別に集計すると、2025 年は中国が首位となった。登録台数は前年比 73.5%増の 8 万 7,060 台（シェア 29.7%）となった。Chery の急伸に加え、同社が主に海外展開するオモダ・ジャクー（OMODA・JAECOO）の両ブランドが単年で販売規模を急拡大させたことで中国全体を押し上げた。

2 位は日本で、登録台数は前年比 13.0%減の 7 万 229 台（同 23.9%）となり、首位から後退した。トヨタ自動車は安定した実績を維持し、日産自動車は増加に転じた。マツダ、三菱自動車、スズキなど複数メーカーで登録台数が減少した。

3 位は韓国で、登録台数は前年比 4.1%増の 5 万 7,991 台（同 19.8%）となった。現代自動車の回復が寄与した一方、起亜自動車の減少が全体の伸びを抑制した。

なお、車種別に見ると、首位は中国の Chery が手がけるジャクー7（JAECOO7）で 1 万 5,213 台だった。

＜EV の新車登録台数が全体の 6 割近く＞

2025 年のハイブリッド車（HEV）を含む電気自動車（EV）の登録台数は、前年比 27.5%増の 16 万 8,755 台となった。全新車登録台数に占める EV の比率は 57.5%に達し、EV がイスラエル市場の中心的な潮流となっていることが示されている。

国別に見ると、中国メーカー・ブランドが前年比 93.0%増の 7 万 8,583 台（EV 全体のシェア 46.6%）となり、前年の同シェア 30.8%から大きく拡大した。内訳を見ると、バッテリー式電気自動車（BEV）が 4 万 4,318 台、プラグインハイブリッド電気自動車（PHEV、注）が 3 万 2,146 台と、いずれも大幅な増加となった。2 位は日本で前年比 11.7%減の 3 万 8,276 台（同 22.7%）と大きく後退した。登録の大半は HEV（3 万 7,740 台）だった。3 位は韓国で前年比 24.7%増の 3 万 297 台（同 18.0%）となった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

メーカー・ブランド別に見ると、トヨタ自動車が前年比 6.2%減の 2 万 8,080 台（同 16.6%）と減少したものの首位を維持した。2 位は現代自動車で、前年比 38.5%増の 2 万 2,728 台（同 13.5%）で続いた。3 位には Chery が浮上し、登録台数は 2 万 1,706 台と、前年の 4,829 台から 4.5 倍に急増した。BEV に加えて PHEV の投入が進み、EV 市場で一気に存在感を高めた。

EV の種類別に見ると、HEV の登録台数は前年比 30.0%増の 7 万 6,878 台で、全登録台数の 26.2%を占めた。PHEV は前年比 5.6 倍の 3 万 3,711 台（全登録台数の 11.5%）と大幅に拡大した。一方、BEV は前年比 13.4%減の 5 万 8,166 台（同 19.8%）だった。

EV の種類別・メーカー・ブランド別に上位を見ると、HEV ではトヨタ自動車が 2 万 8,080 台と首位で、現代自動車が 2 万 1,592 台で続いた。BEV では中国の比亜迪（BYD）が 8,134 台、Chery が 6,221 台。PHEV では、Chery が 1 万 3,366 台、同社が展開するオモダ・ジャクーは 1 万 3,308 台だった。

＜生産国 1 位は中国＞

イスラエルに自動車の生産工場はなく、国内で販売している自動車は全て輸入車になる。

そこで、グローバル・トレード・アトラス（貿易統計データベース）で乗用車（HS コード：8703）の輸入額を見ると、2025 年も中国が首位となった。中国からの輸入額は前年比 2.8%増の 20 億 600 万ドルに増加した。前述のとおり、BEV や PHEV の輸入拡大が主因とみられる。これに韓国（前年比 0.3%減）、日本（同 46.3%減）が続いた（表 1 参照）。

表1：イスラエルの乗用車（HSコード：8703）の国別輸入額推移（2023～2025年）　（単位: 100万ドル、%、ポイント）（△はマイナス値）

順位	国	2023年	2024年	2025年		
		金額	金額	金額	前年比	寄与度
1	中国	1,468	1,950	2,006	2.8	0.8
2	韓国	1,164	943	940	△0.3	△0.0
3	日本	735	922	495	△46.3	△6.4
4	チェコ	542	515	476	△7.7	△0.6
5	ドイツ	617	504	362	△28.2	△2.1
6	ベルギー	201	99	225	128.3	1.9
7	米国	276	259	222	△14.1	△0.5
8	フランス	97	170	147	△13.4	△0.3
9	英国	79	167	136	△18.4	△0.5
10	スペイン	236	325	111	△65.8	△3.2
世界計		6,485	6,689	5,486	△18.0	△18.0

出所：グローバル・トレード・アトラスからジェトロ作成

I-via の公開データから生産国別の新車登録台数を見ると、中国が 1 位で、韓国、日本が続いた（表 2 参照）。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表2：主要生産国別の新車登録台数（2023～2025年）

（単位：台、%）（△はマイナス値）

順位	国	台数			前年比	シェア
		2023年	2024年	2025年	2025年	2025年
1	中国	47,058	64,035	105,324	64.5	34.4
2	韓国	53,186	46,141	51,694	12	16.9
3	日本	35,881	44,806	42,285	△5.6	13.8
4	チェコ	24,006	25,825	26,703	3.4	8.7
5	フランス	15,410	12,282	15,359	25.1	5
6	スペイン	16,073	16,935	15,095	△10.9	4.9
7	ドイツ	13,963	12,630	9,880	△21.8	3.2
8	英国	2,389	3,703	7,412	100.2	2.4
9	タイ	13,043	11,105	6,659	△40.0	2.2
10	スロバキア	7,583	6,402	4,973	△22.3	1.6
11	米国	5,466	4,606	3,792	△17.7	1.2
12	ハンガリー	7,116	6,926	3,204	△53.7	1
13	ポルトガル	1,475	2,078	2,623	26.2	0.9
14	ルーマニア	1,679	1,833	1,914	4.4	0.6
15	トルコ	24,428	13,630	1,404	△89.7	0.5
16	ポーランド	562	978	1,372	40.3	0.4
17	メキシコ	2,332	2,062	1,018	△50.6	0.3
18	モロッコ	―	316	755	138.9	0.2
19	スウェーデン	617	544	719	32.2	0.2
20	ベルギー	1,112	648	461	△28.9	0.2
世界計		278,592	279,668	306,265	9.5	100

出所：イスラエル自動車輸入業者協会（I-via）からジェトロ作成

最後にメーカー・ブランド別に生産国を確認してみる。中国は、ほぼ全て中国製だった。韓国は、韓国製が 84.0%を占め、スロバキア製（6.1%）、チェコ製（4.9%）と続いた。また日本は、日本製が 56.2%で、フランス製（16.7%）、タイ製（8.8%）、英国製（7.6%）だった。

注：PHEV には、内燃機関部分がガソリン仕様のものとディーゼル仕様のものがある。本稿での PHEV は、その両者を区別していない。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

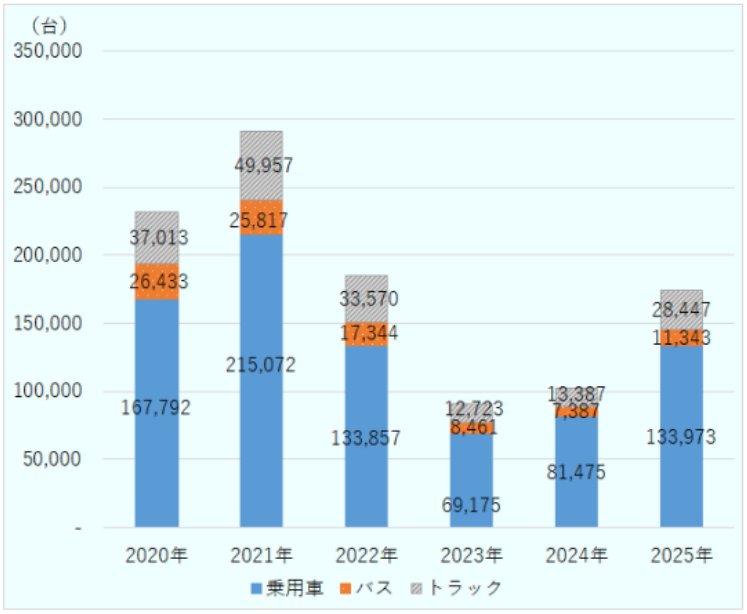
エジプト（生産・販売）：2025 年の新車販売台数が前年比 70%増加

2026 年 3 月 26 日　カイロ事務所（塩川 裕子）

エジプトの自動車市場情報委員会（AMIC）によると、2025 年の新車販売台数は 17 万 3,763 台で、前年比 69.9%増加した。同国の新車販売台数は 2021 年にピークを迎え（29 万 846 台）、外貨不足などの影響により 2023 年まで減少を続けていたが、2025 年には 2022 年に近い水準まで回復した（図 1 参照）。

車種別に見ると、乗用車が 13 万 3,973 台（前年比 64.4%増）、バスが 1 万 1,343 台（53.6%増）、トラックが 2 万 8,447 台（112.5%増）といずれも大幅に増加した。

図1：新車販売台数推移



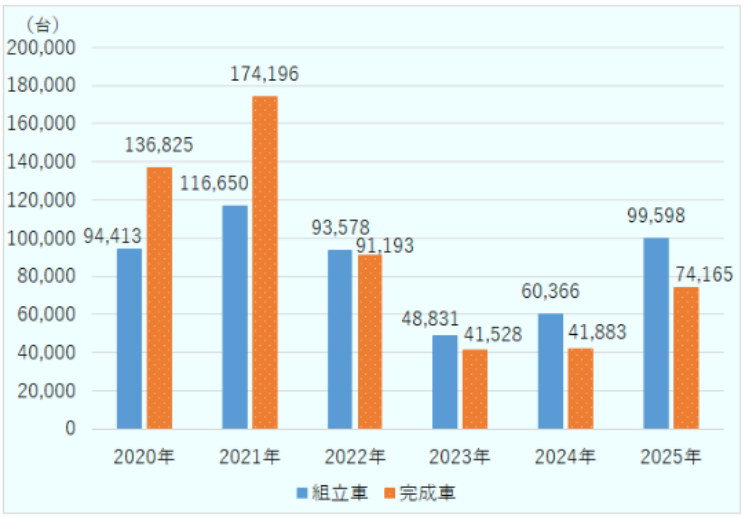
出所：AMIC

＜現地組み立て車が大幅増加＞

2025 年の新車販売台数のうち、現地組み立て車は 9 万 9,598 台（前年比 65.0%増）、輸入完成車は 7 万 4,165 台（77.1%増）だった（図 2 参照）。特に現地組み立て車の販売台数は、新車販売台数がピークだった 2021 年（11 万 6,650 台）に次ぐ水準まで増加している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

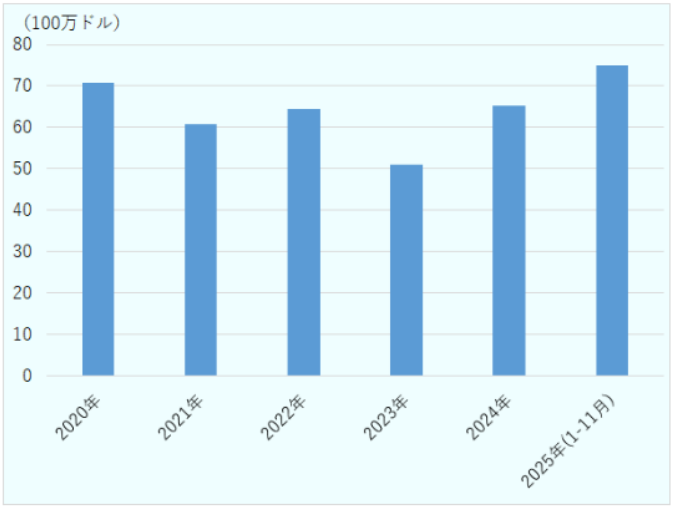
図2：組み立て車・完成車別販売台数推移



出所：AMIC

エジプトでは日産自動車、トヨタ自動車、奇瑞汽車（Chery）、現代自動車などが完成車のコンプリートノックダウン生産（CKD）を実施している。2024 年には日産自動車、ステランティス、GM が相次いで現地組み立てのラインアップ拡大を発表しており、2025 年に入って吉利汽車（Geely）が中東・アフリカ初となる完成車組み立て開始を発表した。外貨流動性が回復して部品の輸入量が増加したこと（図 3 参照）、トルコ、モロッコなど周辺国に比べて人件費、電気使用料などオペレーションコストが低いことが現地組み立て増加の追い風となっている（ジェトロ「投資関連コスト比較調査」参照）。

図3：自動車部品輸入額推移



出所：エジプト中央統計・動員局（CAPMAS）

エジプト政府はさらなる現地組み立ての増加および現地調達比率の向上を目指し、部品を含む自動車産業の誘致を進める。2024／2025 年度（2024 年 7 月～2025 年 6 月）予算で

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

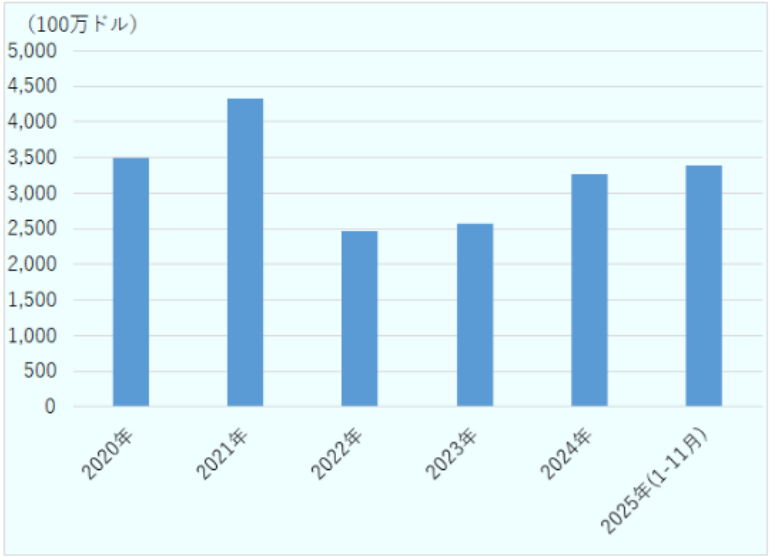
は 15 億エジプト・ポンド（約 45 億円、EGP、1EGP＝約 3.0 円）を国内の自動車産業育成に割り当てた。

エジプトでは従来、在欧州自動車工場向けのワイヤーハーネスなどの生産が盛んだが、2025 年 5 月には日本の住友電装、12 月にドイツ系レオニ（LEONI）がそれぞれ新工場を開所、生産能力を拡大した（2025 年 6 月 5 日付、2025 年 12 月 16 日付ビジネス短信参照）。また、2025 年 8 月には中国タイヤメーカー大手の賽輪集団（SAILUN）がエジプトへのタイヤ工場建設契約書に署名、2026 年中の稼働を目指している（2025 年 8 月 18 日付ビジネス短信参照）。メーカー関係者からは、エジプト企業のサプライヤー基盤が拡大している一方、部品調達はいまだ欧州やアジアからの輸入が大半であるとのコメントがあった。

＜輸入完成車もラインアップ拡大＞

外貨流動性の回復に伴い、完成車の輸入額も回復傾向にある（図 4 参照）。

図4：完成車輸入額推移



出所：CAPMAS

市場拡大に伴い、各ブランドもエジプト市場開拓を進める。欧州勢ではメルセデス、ポルシェが、2025 年に相次いでエジプト市場への新車種の導入を発表した。中国勢の動きも盛んだ。12 月には新興電気自動車（EV）の理想汽車（Li Auto）がエジプトへの販売拠点設置を発表（2025 年 12 月 22 日付ビジネス短信参照）、2026 年 2 月には、BYD がエジプトの大手ディーラー、マンスール・グループ（Mansour Group）と提携して正式にエジプト市場に参入すると発表した（注）。

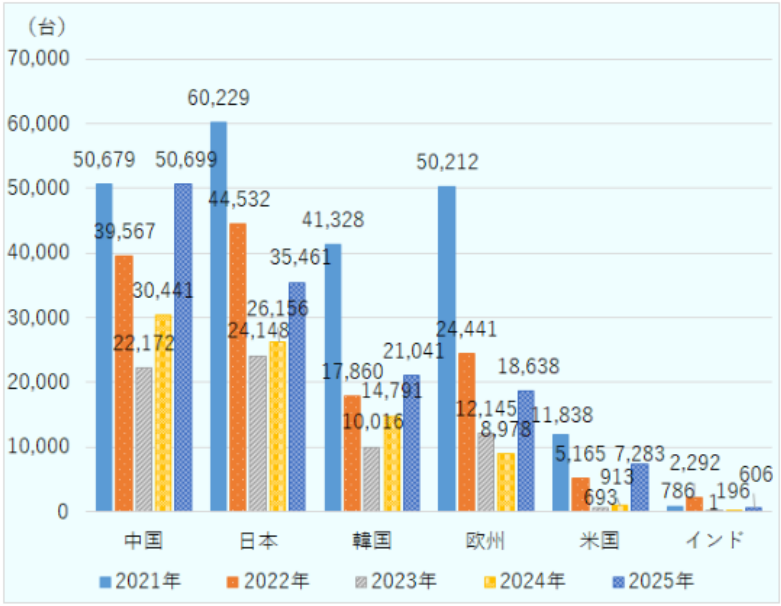
また、2025 年 7 月には豊田通商、日本郵船が参画するエジプト初の完成車専用ターミナルが開業（2025 年 7 月 30 日付ビジネス短信参照）するなど、自動車の輸出入需要増加を見込んだインフラ整備も進んでいる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜国別シェアでは中国が首位＞

乗用車販売台数を国・地域ブランド別に見ると、中国車が 5 万 699 台（前年比 66.5%増）で首位を維持した。日本車は 3 万 5,461 台（35.5%増）、韓国車は 2 万 1,041 台（42.3%増）だった。2024 年に中国が日本を抜いて首位となったが、中国勢が躍進して差が広がったかたちだ（図 5 参照）。

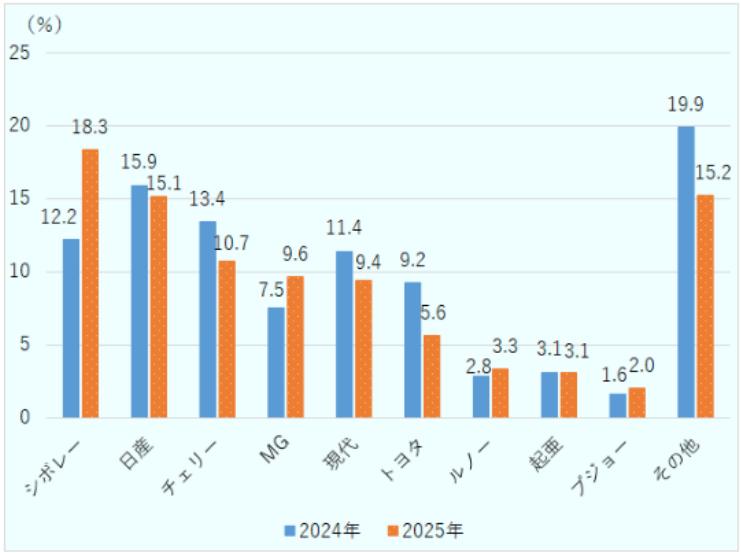
図5：国・地域ブランド別の乗用車新車販売台数



出所：AMIC

個別ブランドの全車種合計では、シボレー（シェア 18.3%）が、日産と Chery を抜いてトップとなった（図 6 参照）。シボレーは 2024 年 10 月から乗用車の現地組み立てを開始したことが販売台数増加につながった。

図6：ブランド別マーケットシェア・全車種合計



出所：AMIC

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

注：2026 年 2 月のマンスール・グループとの提携発表以前にも BYD はエジプトで販売されている。Al Amal 社が 2004 年から BYD の独占代理店として活動。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

ケニア（生産・販売）：二輪・三輪車需要が急増、EV 市場も拡大

2026 年 8 月 28 日　ナイロビ事務所（ピース・ルムンバ）

ケニア国家統計局（KNBS）によると、2025 年の自動車新規登録台数（二輪・三輪車、中古車含む）は 39 万 5,235 台となり、前年比 47.9%増加した。市場拡大の大部分は二輪・三輪車によるものだ。近年のケニア自動車市場では、政府による電動化政策や現地組み立て支援策が進められる一方、市場の中心は依然として中古車であり、四輪車新車市場の成長は限定的だ。また、EV 市場も拡大しているが、その中心は電動二輪・三輪車となっている。

＜二輪・三輪車が市場拡大を牽引＞

2025 年の新規登録台数を車種別に見ると、二輪・三輪車は 25 万 2,241 台で全体の 63.8%を占めた（表 1 参照）。一方、四輪車は 14 万 2,994 台で 36.2%にとどまった。2024 年には二輪・三輪車の構成比は 47.3%で、わずか 1 年間で 16 ポイント以上上昇したことになる。

また、2025 年の新規登録台数増加分は 12 万 8,042 台だったが、そのうち二輪・三輪車は 12 万 5,751 台、四輪車は 2,291 台増加した。市場全体の増加は主として二輪・三輪車によるものだった。

特に二輪車の新規登録台数は 24 万 1,763 台となり、前年比 2.04 倍と増加した。ケニアでは「ボダボダ」と呼ばれるバイクタクシーが広く利用されているほか、配送サービス向けの需要も背景にあるとみられる。もっとも、二輪車の新規登録台数は 2021 年の 28 万 5,203 台をピークに減少し、2023 年には 7 万 691 台まで落ち込んだ。2025 年の大幅増加は、こうした落ち込みからの回復局面を反映した側面もある。

表1：二輪・三輪車の新規登録台数（中古車含む）

車種	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比（%）
二輪車	285,203	131,513	70,691	118,308	241,763	104.4
三輪車	6,350	4,001	5,760	8,182	10,478	28.1
合計	291,553	135,514	76,451	126,490	252,241	99.4

注：2025年は暫定。

出所：ケニア国家統計局「Economic Survey 2026」を基にジェトロ作成

＜商用車需要は堅調な一方、乗用車の新規登録は減少＞

四輪車の新規登録台数は 14 万 2,994 台となり、前年比 1.6%増加した（表 2 参照）。商用車分野が堅調で、ローリー・トラックは 7,211 台で前年比 21.8%増、トレーラーは 4,856 台で同 31.6%増、小型バン・ピックアップなどは 9,073 台で同 7.0%増となった。バス・コーチは 23.4%増、ミニバスは 1.8%増となった。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

一方、市場の約 7 割を占めるステーションワゴンが 9 万 9,395 台で前年比 1.8%減、セダンが 6,592 台で同 22.5%減と大幅に落ち込んだ。四輪車の新規登録全体に占めるセダンの割合は 2021 年の 7.6%から 2025 年には 4.6%まで低下している。

ケニアでは依然として中古車輸入が市場の中心であり、多くの消費者にとって新車は価格面でハードルが高い。こうした状況の中、乗用車需要が伸び悩む一方、物流や公共交通、建設関連を中心とした事業用需要が市場を下支えしていると考えられる。

表2：四輪車の新規登録台数（中古車含む）　（△はマイナス値）

車種	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比（%）
セダン	8,170	6,350	6,378	8,502	6,592	△22.5
ステーションワゴン	64,350	55,004	61,711	101,224	99,395	△1.8
小型バン・ピックアップなど	5,986	10,901	12,957	8,478	9,073	7.0
ローリー・トラック	7,071	10,075	13,635	5,918	7,211	21.8
バス・コーチ	893	2,173	3,122	1,626	2,007	23.4
ミニバス	822	907	1,579	2,792	2,843	1.8
トレーラー	3,187	3,457	6,368	3,691	4,856	31.6
トラクター	2,818	2,553	2,054	744	891	19.8
その他	14,202	7,945	11,401	7,728	10,126	31.0
合計	107,499	99,365	119,205	140,703	142,994	1.6

注：2025年は暫定。

出所：ケニア国家統計局「Economic Survey 2026」を基にジェトロ作成

＜現地組み立て産業は回復も市場規模は限定的＞

2025 年の現地組み立て台数は 1 万 3,692 台となり、前年比 18.5%増加した（表 3 参照）。2024 年の落ち込みから回復したものの、2025 年の四輪車の新規登録台数 14 万 2,994 台の 9.6%に相当する規模にとどまっている。

政府は、乗用車などの完成車（CBU）輸入に対し、東アフリカ共同体（EAC）共通対外関税制度に基づく 35%の輸入関税を課す一方、現地組み立て事業者など認定メーカーによる原材料・中間財の輸入については、輸入申告手数料（IDF）や鉄道開発税（RDL）の軽減措置を講じている。ケニア・シリング相場の安定による CKD（完全ノックダウン）キット輸入コストの低下や、金利の低下による融資の回復も組み立て需要を後押ししていると考えられる。もっとも、市場の大部分は依然として輸入車が占めており、現地組み立ての比率は限定的だ。政府は組み立て産業育成を進めているが、部品供給網の整備や需要拡大など、自動車産業基盤の強化にはなお課題が残る。

表3：現地自動車組み立て台数

項目	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	前年比（%）
自動車組み立て台数	9,989	13,473	13,527	11,555	13,692	18.5

注：2025年は暫定。

出所：ケニア国家統計局「Economic Survey 2026」を基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜自動車・EV 関連投資が拡大＞

2026 年 2 月にはケニア運輸省が国家電動モビリティ（eMobility）政策を正式に発表した。同政策は電気自動車（EV）普及、充電インフラ整備、現地生産促進などの方向性を示すものであり、近年活発化する EV 関連投資の制度的な後押しとなっている。

その後の動きとして、2026 年 6 月には豊田通商グループの CFAO モビリティ・ケニアが、ケニア・ビークル・マニュファクチュラーズ（Kenya Vehicle Manufacturers）に約 24 億ケニア・シリングを投資し、99.4%の株式を取得した。また、ケニアの大手コングロマリットであるシンバ・コーポレーション傘下のアソシエーテッド・ビークル・アセンブラーズ（Associated Vehicle Assemblers）は、EV 組み立てラインへの投資を進めており、ケニアで電動バス事業を展開する BasiGo や中国の東風汽車（Dongfeng）などとの協業を発表している。

＜EV 市場は急成長も普及の中心は二輪車＞

ケニア運輸省によると、EV 累計登録台数（電動二輪・三輪車を含む）は 2022 年の 1,378 台から 2025 年には 3 万 9,324 台へ増加した。3 年間で 28.5 倍となった。もっとも、この成長の中心は電動二輪車および三輪車だ。燃料費削減による経済的メリットが大きく、商業利用を中心に導入が進んでいる。

一方、四輪 EV 市場は依然として限定的だ。市場には Dongfeng やトヨタ bZ4X など新たなモデルが投入されているほか、商用車分野ではいすゞ・イーストアフリカが電動トラックの実証導入を進めている。しかし、多くの EV は高額な購入費用に加え、中古車との価格競争も厳しい。そのため、現段階の EV 普及は環境対応というより、事業者による運行コスト削減ニーズによって支えられている側面が大きい。

＜インフラ、人材、資金調達が課題＞

EV 市場拡大には複数の課題が残されている。最大の課題は充電インフラ不足だ。近年、充電設備やバッテリー交換拠点は増加しているものの、その多くはナイロビなどの主要都市に集中している。地方や主要幹線道路沿いでは依然として設備が不足しており、長距離利用の制約要因となっている。

また、バッテリー交換方式ではメーカーごとに異なる規格が採用されているため、交換ステーション間の相互利用が難しい。ネットワークの効率的な拡大に向けては標準化が課題となっている。加えて、EV やバッテリーの多くを輸入に依存していることから、為替変動や輸入コスト上昇の影響を受けやすい構造となっている。EV 向け融資商品は増えているものの、多くの消費者にとって車両価格は依然として高い水準にある。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

さらに、EV の整備・保守に対応できる技術者や整備拠点も十分ではない。車両の普及に対してアフターサービス体制の整備が追いついておらず、人材育成や技術移転が今後の課題となる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

モロッコ（生産・販売）：2025 年のモロッコ自動車市場、過去最高の 23 万 5,372 台を販売

2026 年 9 月 18 日　総務部総務課（鈴木 優香）、ラバト事務所（ファティマザハラ・ベルビシュ）

モロッコの 2025 年の新車販売台数（乗用車・小型商用車）は過去最高を更新した。国内需要が拡大したほか、電動車市場の成長も販売増を後押しした。また、同国ではルノーやステランティスが生産能力や研究開発機能の拡充を進めており、自動車生産・輸出拠点としての存在感を高めている。

＜国内需要拡大を背景に市場規模が大幅増＞

モロッコ自動車輸入業者協会（AIVAM）の「自動車市場概況 2025（Bilan marché automobile 2025）」によると、2025 年のモロッコ自動車市場は、乗用車および小型商用車（LCV）の新車販売台数が前年比 33.4%増の 23 万 5,372 台に達し、これまでの最高記録であった 2018 年の 17 万 7,357 台を大きく上回った。内訳は、乗用車が 20 万 8,848 台（前年比 32.9%増）、LCV が 2 万 6,524 台（同 37.7%増）であった。

市場拡大の要因として、自動車価格の安定や融資条件の改善、観光業の拡大による商用車需要の増加が挙げられる。インフレや欧州排ガス基準「Euro 6」への対応、原材料価格の高騰を背景に過去 3 年間上昇を続けていた自動車価格は、2025 年に安定または低下に転じた。また、自動車ローン金利の低下や販売促進キャンペーン、支払い猶予制度の導入などにより、融資条件も改善した。さらに、観光業の拡大を背景に、レンタカー事業者や観光輸送事業者による需要増加も市場拡大を後押しした。

市場拡大には電動車の需要増加も寄与した。2025 年 9 月にはハイブリッド車（HEV）および電気自動車（EV）に特化した同国初の展示会「Auto Expo 2025」が開催され（2025 年 10 月 15 日付ビジネス短信参照）、EV 技術の認知拡大と普及促進の一助となった。

＜乗用車はダチアが販売台数首位を維持、ルノーはトップ 10 最高の伸び率を記録＞

2025 年のメーカー・ブランド別の乗用車販売台数は、ダチアが 4 万 7,887 台（前年比 21.8%増）で首位を維持した（表 1 参照）。ルノーが 3 万 6,557 台（54.3%増）で、現代が 1 万 5,476 台（30.1%増）、プジョーが 1 万 5,428 台（46.7%増）だった。

トップ 10 ブランドの中では、ルノーが最も高い増加率（54.3%増）を記録した。トヨタも引き続きトップ 10 にランクインしたほか、シトロエンは 7 位を維持し、販売台数は 8,347 台（前年比 9.3%増）となった。そのほか、シュコダは市場シェア 3%を確保し、2024 年の 9 位から 2025 年には 8 位へ順位を上げた。販売台数は前年比 39.9%増となり、トップ 10 ブランドの中で 3 番目に高い伸び率を記録した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表1：2025年のモロッコの乗用車（新車）販売台数　（単位：台、%）（ーは値なし）

2024年順位	2025年順位	メーカー・ブランド	2024年販売台数	2025年		
				販売台数	前年比	シェア
1	1	ダチア	39,331	47,887	21.8	22.9
2	2	ルノー	23,697	36,557	54.3	17.5
3	3	現代	11,898	15,476	30.1	7.4
4	4	プジョー	10,517	15,428	46.7	7.4
5	5	フォルクスワーゲン	10,336	14,070	36.1	6.7
6	6	オペル	8,054	8,679	7.8	4.2
7	7	シトロエン	7,634	8,347	9.3	4.0
9	8	シュコダ	4,537	6,347	39.9	3.0
8	9	起亜	5,259	6,299	19.8	3.0
10	10	トヨタ	4,272	5,575	30.5	2.7
―	―	その他	31,604	44,183	39.8	21.2
合計			157,139	208,848	32.9	100

出所：AIVAM「自動車市場概況2025（Bilan marché automobile 2025）」を基にジェトロ作成

＜観光需要を背景に小型商用車（LCV）市場が過去最高を記録＞

小型商用車（LCV）市場も好調で、販売台数は2万6,524台と前年比37.7%増となった（表2参照）。この背景には、2025年にモロッコを訪れた観光客数が過去最高の1,980万人に達し、レンタカー会社や観光輸送事業者による車両需要が拡大したことがある。レンタカー会社向けの登録台数は前年比約33%増加した。特に、観光輸送向けの9人乗りミニバスが顕著な伸びを記録した。さらに、ブランド別に見ると、フィアットが5,015台を販売し、市場シェア18.9%で前年の3位から首位に躍進した。販売台数は前年比133.7%増と大幅に増加した。これにルノーが4,493台（市場シェア16.9%）、東風小康汽車（DFSK）が2,778台（同10.5%）で続いた。また、東風汽車は前年比505.8%増と、トップ10ブランドで最大の伸びを記録し、順位を3つ上げて7位となった。

表2：2025年のモロッコの小型商用車（新車）販売台数　（単位：台、%）（ーは値なし）

2024年順位	2025年順位	メーカー・ブランド	2024年販売台数	2025年		
				販売台数	前年比	シェア
3	1	フィアット	2,146	5,015	133.7	18.9
1	2	ルノー	4,651	4,493	△3.4	16.9
4	3	DFSK	1,968	2,778	41.2	10.5
2	4	フォード	2,547	2,726	7.0	10.3
5	5	トヨタ	1,863	2,146	15.2	8.1
7	6	現代	1,189	1,520	27.8	5.7
10	7	東風汽車	241	1,460	505.8	5.5
8	8	タタ	734	1,371	86.8	5.2
6	9	三菱	1,529	1,282	△16.2	4.8
9	10	プジョー	692	944	36.4	3.6
―	―	その他	1,702	2,789	63.9	10.5
合計			19,262	26,524	37.7	100

出所：AIVAM「自動車市場概況2025（Bilan marché automobile 2025）」を基にジェトロ作成

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜プレミアム市場も拡大、電動車比率は17%に上昇＞

プレミアム市場（注）も好調で、2025年の販売台数は1万8,462台と前年比11.2%増となった。乗用車市場全体に占める割合は9%と、前年から1ポイント低下した。一方で、プレミアム市場では電動車の存在感は高まっている。電動車の割合は2025年に17%となり、乗用車市場全体の電動車比率（12.5%）を上回った。

ブランド別では、BMWが5,070台（前年比13.9%増）で首位となり、アウディが5,055台（同8.4%増）、メルセデス・ベンツが3,255台（同7.3%増）で続いた。BMWは前年首位のアウディを15台差で上回った。トヨタの「レクサス」は233台（同7.9%増）を販売し、前年と同じ11位で、市場シェアは1.3%だった。

＜電動車比率が拡大、BYDが販売を伸ばす＞

2025年には乗用車市場のパワートレイン（動力源）構成にも変化が見られた。依然としてディーゼル車の人気は高いが、販売比率は2021年の約90%から2025年には約70%まで低下した。一方で電動車の比率は拡大しており、ハイブリッド車（HEV）、プラグインハイブリッド車（PHEV）、マイルドハイブリッド車（MHEV）、バッテリー式電気自動車（BEV）を合わせた電動車比率は12.5%と、前年の8%から上昇した。特にPHEVおよびMHEVの普及が進み、電動化の裾野が広がっていることがうかがえる。

電動車市場では、中国メーカー比亜迪（BYD）が存在感を示した。モデル別の販売台数を見ると、BYDの「SEAL U」が3,237台と首位となった。トヨタは「ヤリスクロス（YARIS CROSS）」（1,364台）をはじめ、「カローラプレステージ（COROLLA PRESTIGE）」（1,048台）、「カローラクロス（COROLLA CROSS）」（951台）、「ヤリス（YARIS）」（620台）、「RAV4」（592台）と複数車種が販売台数上位10モデルにランクインしており、電動車市場における幅広いモデル展開が奏功していることがうかがえる。BEV市場では、BYD「シーガル（SEAGULL）」（271台）が首位となり、ボルボ「EX30」（181台）、BYD「シーライオン7（SEALION 7）」（82台）が続いた。

＜欧州ブランドが優勢維持、中国ブランドが市場シェア拡大＞

2025年には11ブランドが新たに市場参入し、モロッコで展開されるブランド数は51に増加した。そのうち17ブランドが中国ブランドで、ブランド数全体の約3分の1を占めるまでになっている。こうした新規参入を背景に、中国メーカーの存在感が高まっている。

モロッコ新車市場では、依然として欧州ブランドが優勢で、2025年も74.9%と市場の大半を占めた。一方、中国ブランドの市場シェアは2024年の3.3%から2025年には7.7%へと2倍以上に拡大した。これに対し、日本ブランドの市場シェアは2021年の7.6%から2025年には4.9%へ低下した。韓国ブランドも10.2%と、前年の10.5%を下回った。

＜ルノーは高水準の生産・輸出を維持、R&D機能も強化＞

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

国内販売が活発である一方、モロッコは輸出を主体とした自動車生産国としての側面も持つ。ルノー・グループは2025年、タンジェ工場およびSOMACA（Société Marocaine de Construction Automobile）カサブランカ工場の2拠点で計39万4,474台を生産した。これは過去最高を記録した2024年を約5%下回ったものの、引き続き高水準を維持した。生産台数の約83%に当たる32万7,552台は輸出向けで、欧州、地中海沿岸地域、アフリカ、中東の63カ国に出荷された。

工場別では、タンジェ工場が29万9,395台を生産し、このうち28万2,498台を輸出した。輸出比率は 95%に達しており、同工場は輸出向け生産の中核を担っている。一方、SOMACA カサブランカ工場の生産台数は9万5,079台で、このうち4万5,054台を輸出した。同工場は、モロッコ市場で高いシェアを誇るダチアの「サンデロ（Sandero）」「ロガン（Logan）」を製造する拠点だ。2025年には、サンデロを約4万9,500台、ロガンを約3万2,000台製造した。モロッコ国内市場の拡大を背景に、同工場では国内向け供給の比率が高まった。同グループの年間生産能力は 50 万台超に達しており、2030 年までに現地調達率80%、現地調達額30億ユーロの達成を目指している。また、2025年にはテトゥアンおよびタンジェ工場内に、研究開発拠点「ルノー・テクノロジー・モロッコ（Renault Technologie Maroc）」を開設した。同センターは研究開発（R&D）活動を担い、自動車の工業化プロセスにおける上流段階から開発を支援する。

＜ステランティス、生産・販売・金融の一体運営を推進＞

プジョーやシトロエン、オペル、フィアットなどのブランドを擁するステランティスは2025年、生産から販売、金融、サービス、アフターサービスまでを統合する事業体制の構築を進めた。同社はまず、販売会社ソプリアム（Sopriam）の株式100%を取得し、自社ネットワークとして17拠点を確保した。さらに、42の民間ディーラー網を通じて全国95%をカバーしている。

また、アクサ・クレディ（Axa Credit）の株式80%を取得し、自動車販売・融資・保険を一体的に提供する金融サービス体制を構築した。さらに、補修部品流通プラットフォーム「ディストリゴ（Distrigo）」を立ち上げ、部品供給と物流効率化を進めている。2025年には、モロッコ製の100%電動三輪車「フィアットトリス」も市場投入した。

中国のEVメーカー零跑汽車（リープモーター）の導入も発表され、ステランティスとの合弁会社零跑国際（リープモーター・インターナショナル）を通じてソプリアムが販売を担う。

2025年7月には、モロッコ・ケニトラ工場の拡張計画を開始した。エンジン組み立て能力の3倍増強とEV生産の加速が狙いだ。工場の年間エンジン生産能力は35万基に達しており、2025年5月には新世代MHEVエンジンの組み立て工程を開始した。今後、2026年11月には機械加工工程も立ち上げる予定だ。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

同社はモロッコにおけるマイクロモビリティー事業を強化しており、シトロエン「アミ」、オペル「ロックス-e」、フィアット「トッポリーノ」の生産能力を年間 2 万台から 7 万台へ拡大した。さらに、オートモーティブ・テクニカル・センター（ATC）で開発した 100%電動三輪モビリティ車両の生産を 2025 年 7 月に開始し、年間 6 万 5,000 台の生産能力を確保した。これにより、ケニトラ工場におけるマイクロモビリティー製品の総生産能力は年間 13 万 5,000 台となった。加えて、同工場では EV 用充電ステーションの生産も開始され、年間 20 万 4,000 基の生産能力を有する。これにより、ケニトラ工場の生産能力はマイクロモビリティー製品を含め年間 53 万 5,000 台となり、3,000 人超の新規雇用創出が見込まれている。

＜自動車産業向け投資が継続、投資案件数は MENA 地域で第 2 位＞

現地報道によると、2025 年のモロッコは自動車産業向け新規投資案件数で中東・北アフリカ（MENA）地域第 2 位となった。首位のエジプトが 27 件、モロッコは 23 件、アラブ首長国連邦（UAE）が 15 件だった。産業サプライチェーンの再編や新技術分野への投資が進む中、モロッコは引き続き地域有数の自動車投資先として存在感を高めている。

注：アルファロメオ、アウディ、BMW、DS、ジャガー、ジープ、ランドローバー、レクサス、メルセデス・ベンツ、ミニ、ポルシェ、ボルボ。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

南アフリカ共和国（生産・販売）：南アの新車販売、2025 年は 10 年ぶりの高水準に

2026 年 9 月 18 日　ヨハネスブルク事務所（トラスト・ムブトゥンガイ、多崎 央）

南アフリカ自動車ビジネス協議会（NAAMSA）の発表によると、2025 年の南アフリカ共和国（以下、南ア）の新車販売台数（乗用車と商用車合計）は、前年比 15.7%増の 59 万 7,338 台だった（表 1 参照）。これは、コロナ禍前の 2019 年の販売台数（53 万 6,486 台）を初めて上回り、2015 年の 61 万 7,650 台以来、10 年ぶりの高水準となった。販売増の要因として、マクロ経済環境の改善や金利の引き下げ、低インフレに加え、新車価格の上昇の鈍化や、中国・インドから輸入される低価格車の普及などが複合的に作用した。

＜乗用車販売が好調＞

セクター別に見ると、中・大型商用車を除く全てのセグメントで 2025 年は販売が増加した。乗用車は 42 万 2,463 台で、前年比 20.2%増となった。小型商用車（LCV）は 7.9%増の 14 万 3,964 台となった。一方、市場全体の 5.2%を占める中・大型商用車（トラック・バスを含む）は前年比 0.8%減の 3 万 911 台となった。販売台数増加の背景として、2021 年から 2024 年に購入を延期していた消費者が、老朽化した車両の買い替えに動いたことが挙げられる。さらに、2024 年 9 月以降の南アフリカ準備銀行（SARB）による累計 1.5 ポイントの利下げによって資金調達環境が改善し、消費者の経済的負担が軽減された。こうした動きが個人消費を下支えし、国内市場における自動車販売台数の増加につながった。

NAAMSA は、2026 年の年間新車販売台数は前年比 9.8%増の 65 万 6,000 台に増加すると予測している。国内新車販売台数は「金利、GDP 成長率、可処分所得、為替レートなどの経済要因の影響を受けるため、国の経済健全性を示すバロメーターの 1 つとして機能する」と述べている。アフリカ開発銀行（AfDB）によれば、2026 年の実質 GDP 成長率は、電力供給の改善、堅調な鉱業、エネルギー・物流・水・ガバナンス分野の構造改革を背景に牽引された堅調な消費と投資を背景に、1.2%が見込まれている。そのため NAAMSA は、自動車業界が世界および地域の変化に適応し続ける中で、2026 年の業界について慎重ながら楽観的な見通しを示している。一方、2025 年に米国が新たに課した二国間関税に起因する貿易摩擦や、「進展の遅い国内改革」などにより、景気が想定を下回るリスクが依然として大きいと警告している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表1：南アの国内新車販売台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

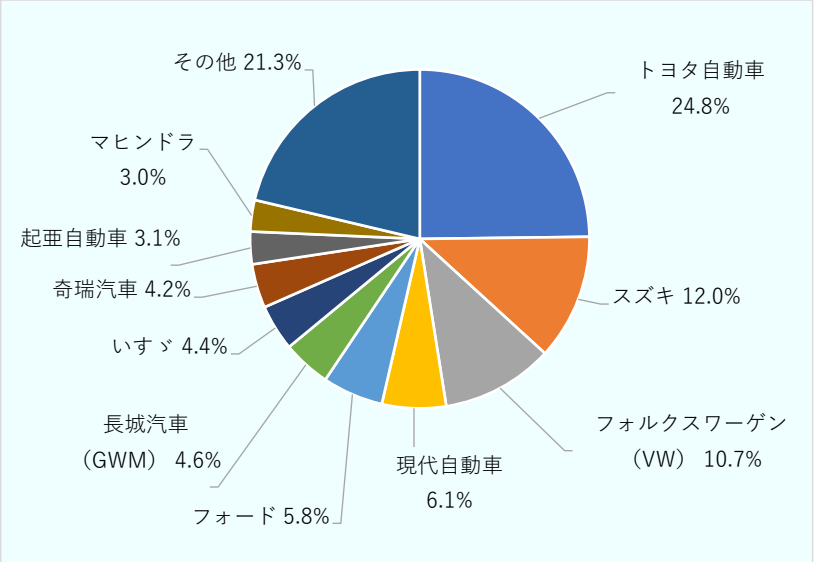
項目	2024年		2025年		2026年（予測）	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	351,553	1.2	422,463	20.2	465,000	10.1
輸入台数	275,493	2.2	351,518	27.6	390,000	10.9
小型商用車	133,375	△12.0	143,964	7.9	160,000	11.1
輸入台数	31,265	6.4	42,014	34.4	45,000	7.1
中・大型商用車（輸入台数含む）	31,175	△4.6	30,911	△0.8	31,000	0.3
合計販売台数	516,103	△2.9	597,338	15.7	656,000	9.8

出所：NAAMSA提供資料を基にジェトロ作成

＜スズキがトヨタに次ぐ2位に浮上＞

2025年の新車販売台数をメーカー別に見ると、トヨタ自動車が24.8%のシェアを獲得し、46年連続で首位の座を維持した（図参照）。前年3位だったスズキは、同2位だったフォルクスワーゲン（VW）を抜き、12.0%のシェアで2位に浮上した。フォルクスワーゲンは10.7%のシェアで3位となった。トヨタとスズキは、車両開発などで提携関係にある。南アではこの提携のもと、スズキが開発した車種がトヨタブランドとして販売されており、両社のパートナーシップが引き続き国内市場での販売を支えている。

図：南アの新車販売台数市場シェア（2025年）



出所：NAAMSA「Automotive Trade Manual 2026」を基にジェトロ作成

モデル別販売実績を見ると、乗用車ではVW「ポロ・ビボ」が2万6,067台（前年比0.6%増）で首位を維持し、スズキ「スイフト」が2万3,921台（同34.1%増）でトヨタ「カローラクロス」（2万2,191台、同1.5%増）を抜いて2位となった。トヨタ「スターレット」（1万6,281台、同13.2%増）とスズキ「フロンクス」（1万3,662台、同46.2%増）も好調を維持した。このほか、現代「グランドi10」が1万6,054台（同14.9%増）、Chery「ティゴ4プロ」が1万5,098台（同19.4%増）と、いずれも販売が好調だった。小型商用車

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

（LCV）では、トヨタ「ハイラックス」が 3 万 6,525 台（前年比 11.8%増）、フォード「レンジャー」が 2 万 5,463 台（同 0.3%減）、いすゞ「D-MAX」が 2 万 1,193 台（同 11.7%増）となった。ダーバン工場で生産されるトヨタ「ハイラックス」は、13 年連続で LCV 部門の首位を維持し、トヨタ車全体のベストセラーモデルとなった。輸入車が増加する中でも、一部車種ではブランドへの根強い支持がうかがえる。いすゞも LCV セグメントへの競合他社の参入にもかかわらず、市場で着実に販売を伸ばしており、南アの消費者の間で根強い人気を維持している。

＜中国・インド製モデルが台頭＞

南アの新車市場では、中国やインドからの輸入車が急速に増加しており、価格競争が激化している。NAAMSA は「2025 年に最も劇的だった変化は、国内の小型自動車市場（乗用車・小型商用車）における中国輸入ブランドの急成長だ。最新技術、競争力のある価格設定、そして長期保証を提供することで、これらのブランドは主流市場への進出を果たしている」と指摘した。さらに「これは短期的な急増ではなく、構造的なリセットとみられる。数十年にわたり、南ア市場はブランドとステータスによって形成されてきたが、現在は価格重視の消費者の選択と家計の逼迫によって再定義されつつあり、ブランドへの愛着は失われつつある」と述べている。

長城汽車（GWM）の販売台数は 2024 年の 1 万 3,395 台から 2 万 7,197 台へと倍増し（103%増）、奇瑞汽車（Chery）、いすゞ、日産自動車を抜き、メーカー別販売順位を 3 つ上げ、南アで最も売れている中国自動車メーカーとなった。同社の市場シェアも 2024 年の 3.6%から 2025 年には 4.6%に上昇した。奇瑞汽車が展開する「オモダ（OMODA）」と「ジャクー（JAECOO）」の両ブランドは、ハイブリッド SUV を含む幅広いモデルの好調に支えられ、2024 年の 5,097 台から 2025 年には 1 万 2,597 台に増加し、前年比 147%の急成長を遂げた。2024 年 9 月に南アで発売された奇瑞汽車の「ジェトゥール（Jetour）ブランド」も急速に成長し、2025 年には 4,622 台を販売した。ジェトゥールは南ア国内で 50 以上のディーラーネットワークを構築し、5,000 平方メートルの部品配送施設を擁する。同施設には、国内で販売する全モデルに対応する 15 万 8,000 点以上の部品が在庫されている。

インド勢では、マヒンドラが 2025 年に 1 万 8,097 台を販売し、前年比 40%増を記録した。これは主に乗用車モデルの伸びによるもので、乗用車の販売は 2024 年の 3,969 台から 2025 年には 8,085 台へと倍増した。同社は、この好業績を、南ア市場での 20 年にわたる経験を生かしたディーラーネットワークとアフターマーケットサポートへの投資を重視する独自の事業アプローチによるものとしている。2025 年 8 月にはクワズール・ナタール州のドゥベ・トレードポート特別経済区（SEZ）に新たな組立工場を開設し、現地生産能力を拡大している。一方、中国やインドからの輸入車急増は、既に現地生産を行っている他の自動車メーカーへの生産や雇用に悪影響を及ぼしかねないとの声も出始めており、南ア政府の対応が注視される。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

＜新エネルギー車（NEV）の販売台数は 7.1%増加＞

新エネルギー車（NEV）の販売台数は、2024 年の 1 万 5,611 台から 1 万 6,716 台へと 7.1%増加した（表 2 参照）。ただし、市場全体の新車販売台数に占める NEV の割合は、2024 年の 3.0%から 2025 年には 2.8%へと低下した。特に、バッテリー式電気自動車（BEV）の販売台数は、2024 年の 1,257 台から 2025 年には 1,088 台へと 13.4%減少した。手頃な価格帯のモデルが不足していることが、このセグメントの成長を阻害する要因となっている。一方、南ア政府は 2024 年 12 月、南ア国内で電気自動車（EV）および水素燃料車を生産する自動車メーカー向けの優遇措置を導入した。これは、生産に用いる設備・部品などの取得費用に対し 150%の税額控除を認めるもので、2026 年 3 月 1 日から 2036 年 3 月 1 日までに新たに導入する設備・建物が対象となる。

表2：NEVの新車販売台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2023年		2024年		2025年	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
HEV	6,485	59.5	13,616	110.0	12,818	△5.9
PHEV	368	192.1	738	100.5	2,810	280.8
BEV	929	85.1	1,257	35.3	1,088	△13.4
合計	7,782	65.8	15,611	100.6	16,716	7.1

出所：NAAMSA「Automotive Trade Manual 2026」を基にジェトロ作成

＜自動車生産台数はわずかに回復＞

2025 年の国内生産台数（乗用車・商用車合計）は前年比 2.9%増の 61 万 8,077 台だった（表 3 参照）。セグメント別に見ると、乗用車の生産台数は前年比 6.0%減の 32 万 9,600 台となった。これは「国内で製造された低価格モデルの廃止と、手頃な価格の輸入車の流入」によるものだという。具体的には、エントリーモデルであるトヨタ「カローラクエスト」が 2024 年 12 月に生産を終了したと報じられている。一方、LCV の生産台数は 17.6%増加し、2024 年の 21 万 7,562 台から 2025 年には 25 万 5,808 台となった。この増加は、国内で製造されるピックアップトラックの販売・生産に支えられたもので、販売台数は 2025 年に前年比 7.9%増となった。さらに、NAAMSA は、経済環境の改善により国内・輸出の両方で需要が増加したことを背景に、大型商用車部門の生産量も増加したと指摘した。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

表3：国内生産台数　（単位：台、%）（△はマイナス値）

項目	2024年		2025年		2026年（予測）	
	台数	前年比	台数	前年比	台数	前年比
乗用車	350,686	4.4	329,600	△6.0	335,000	1.6
輸出台数	273,113	6.3	257,059	△5.9	260,000	1.1
小型商用車	217,562	△17.2	255,808	17.6	285,000	11.4
輸出台数	114,382	△18.1	153,209	33.9	170,000	11.0
総輸出台数	391,128	△2.2	414,271	5.9	431,500	4.2
国内生産合計	600,473	△5.0	618,077	2.9	653,000	5.7

注：中・大型車の生産台数は発表なし。

出所：NAAMSA提供資料を基にジェトロ作成

＜自動車関連投資は2025年も堅調＞

自動車業界の設備投資額は、2024年の73億ランドに続き、2025年も72億ランドと高水準を維持した。ハイブリッド車（HEV）およびプラグインハイブリッド車（PHEV）への投資が増加傾向にある。フォードとBMWは、ともに2024年にPHEVへの投資を発表した。2025年以降も新規投資が相次いで発表されており、主な例は以下のとおり。

- フォード・サザンアフリカ（米国）：
  2025年7月、フォード・モーター・カンパニー・オブ・サザンアフリカ（FMCSA）は、同社のディーラーパートナーが今後3年間にわたり、9億ランド超を投じて、ディーラー施設の適正規模化やデジタル対応、アフターサービス体制の強化を進めることを発表した。
- マヒンドラ・南アフリカ（インド）：
  2025年8月、マヒンドラはダーバンのドゥベ・トレードポート特別経済区（SEZ）に7,000万ランドを投じてセミノックダウン（SKD）方式の車両組立工場を新設した（2025年8月26日付ビジネス短信参照）。この投資により、同社は月間1,000台以上のピックアップトラックを組み立てることが可能となった。
- いすゞ自動車南アフリカ（IMSAf）（日本）およびVSLマニュファクチャリング（南ア）：
  2025年11月、いすゞ自動車南ア（IMSAf）とVSLマニュファクチャリングは、東ケープ州ゲベハ（Gqeberha、旧ポートエリザベス）のIMSAf組立工場に隣接する、7億5,000万ランド規模の金属プレス加工および車体部品製造専用工場を正式に開所した。
- 日産自動車（日本）、奇瑞汽車（中国）：
  2026年1月、日産自動車はハウテン州にあるロスリン工場を中国自動車メーカーの奇瑞汽車に売却することで合意した（2026年1月29日付ビジネス短信参照）。2026年7月には奇瑞汽車が同工場の開所式を行い、土地・建物および関連資産の取得を完了した。同社は2027年半ばの生産開始を目指している。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

- トヨタ・サウスアフリカ（日本）：
  2026年3月、トヨタ・サウスアフリカ・モーターズ（TSAM）は、第6回南ア投資会議にて104億ランドの投資を発表した。同会議では投資内容の詳細は公表されなかったが、後日、第9世代ハイラックスの生産開始に向けた生産ラインの改修などであることが判明した（2026年7月22日付ビジネス短信参照）。TSAMの歴史上、単一製品への投資としては最大規模となる。

禁無断転載 Copyright (C) 2026 JETRO. All rights reserved.

レポートをご覧いただいた後、アンケート（所要時間：約 1 分）にご協力ください。
https://www.jetro.go.jp/form5/pub/ora2/20260007

本レポートに関するお問い合わせ先：
日本貿易振興機構（ジェトロ）
調査部 調査企画課
〒107-6006 東京都港区赤坂 1－12－32
TEL：03-3582-5544
E-mail：ORA@jetro.go.jp