


自動車産業を取り巻く環境変化と国内自動車メーカーの対応

2025年11月

株式会社ひろぎんホールディングス
経済産業調査部



I.	自動車市場の環境変化と販売動向	P. 2～7	品質向上のためアンケートにご協力ください。
	1. 環境変化		
	2. 販売動向		
	3. 日本メーカーの主要課題		
II.	国内自動車メーカーの戦略の見直し	P. 8～10	
	1. 業績見通しと米国関税の影響		
	2. 商品戦略（HV・EV投入計画）		
	3. 生産戦略（米国での生産強化・中国でのEV強化）		
III.	マツダの動向	P. 11～14	
	1. 業績動向		
	2. 生産体制		
	3. 中長期戦略		
	4. 新車モデル投入計画と国内生産台数		
IV.	まとめ ～自動車産業を取り巻く環境変化と国内自動車メーカーの対応～	P. 15	



PCの方は[こちらをクリック](#)

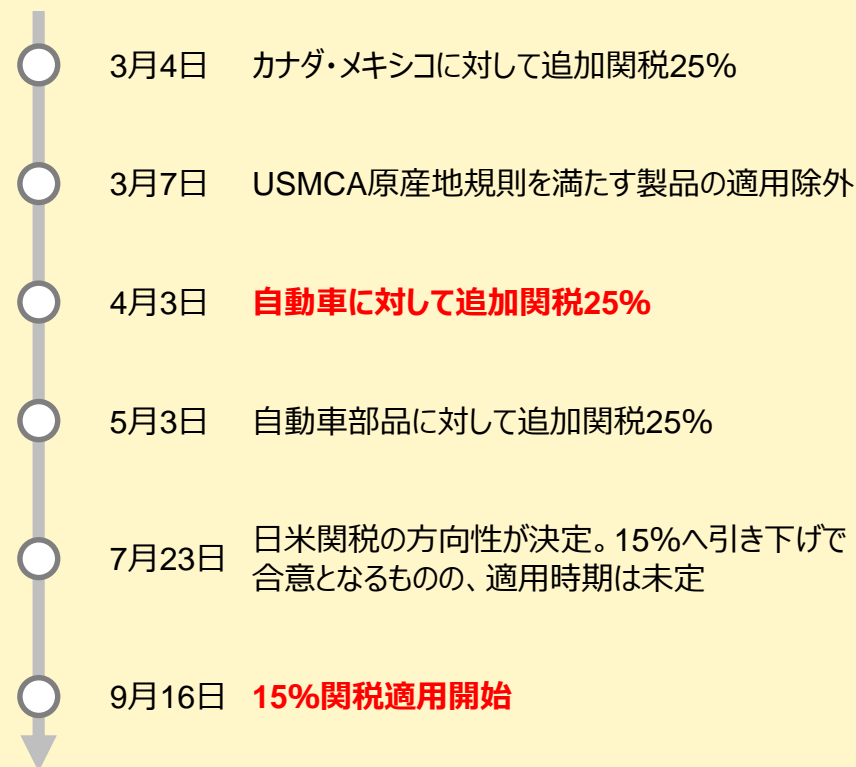
※ ナインアウト株式会社が提供するアンケートサイトへ遷移します。

- 2025年4・5月に27.5%へ引き上げられた日本の自動車・自動車部品の関税率は、7月に15%への引き下げで日米両国が合意し、9月から適用された。軽減されたとはいえ、これまでの水準（2.5%）を勘案すれば大幅な負担増となることから、国内自動車メーカー各社は対応を迫られている。
- なお、国内自動車メーカーの多くが進出しているカナダ・メキシコからの米国輸出については依然27.5%の関税が適用されており、これら工場では輸出国や生産車種等を変更する動きもみられる。

国別の自動車・自動車部品の関税率 (2025年11月5日時点)

対象	関税率	備考	
日本	15% (従来2.5%)	8/7以降、支払った27.5%関税に対する還付手続きは定められていない	
カナダ	27.5% (従来0%)	USMCAに準拠した車両のうち 米国产部品は免除	
メキシコ			
欧州	EU	15% (従来2.5%)	2025年7月27日に関税引き下げ合意
	英国	10% (従来2.5%)	輸出台数が10万台を超過した 車両に対して「27.5%」を賦課
韓国	15% (従来0%)	2025年7月31日に関税引き下げ合意	
その他	25%	米国と合意できていない国の追加関税率	

自動車・自動車部品関税のこれまでの経緯



(資料) 左右図表ともに、JETRO資料、各種資料より当部作成

- 米国ではトランプ政権の下、自動車メーカーへの燃費規制が緩和されたほか、一定のEV販売を義務付けるZEV規制も無効になるなど、**自動車にかかる環境規制が大きく後退。「インフレ抑制法」に基づく販売支援策も終了し、国内メーカーはEVをはじめとする電動化戦略の見直しを余儀なくされている。**
- なお、世界最大の新車販売台数を誇る中国では、NEV（New Energy Vehicle：EV・PHV等）の普及支援策が引き続き展開されている。

米欧中の環境規制

		米国	欧州	中国
燃費規制	規制名	企業別平均燃費（CAFÉ規制） （Corporate Average Fuel Efficiency）	企業別平均燃費（CAFÉ規制）	企業別平均燃費（CAFC規制） （C A F Consumption）
	CO ₂ 排出量の規制値	撤廃を議論中 2025年：111g/km～2027年：106g/km	2025年4月緩和 2025-2029年：81g/km ※3年平均で判定	2025年：93g/km
	罰金	2025年7月撤廃 罰金なし 2025年7月4日の法改正、罰金は免除となる	目標値が未達の場合 CO ₂ 排出量1g/km超過につき95ユーロ	新車販売停止など
販売台数規制	規制名	2025年6月無効化 ZEV規制（Zero Emission Vehicle）	【英国】 ZEV規制（Zero Emission Vehicle）	NEV規制（New Energy Vehicle）
	規制内容	新車販売のうちEV・PHV等の販売を義務付け 2026年：35%～2028年：51%	同EV・PHV等の販売を義務付け 2026年：33% ～ 2027年：38%	同NEV（EV・PHV等）の販売を義務付け ・2027年：45%～・2030年：60%
	罰金	1台あたり2万ドル	1台あたり1.2万ポンド	個社ごとに決定

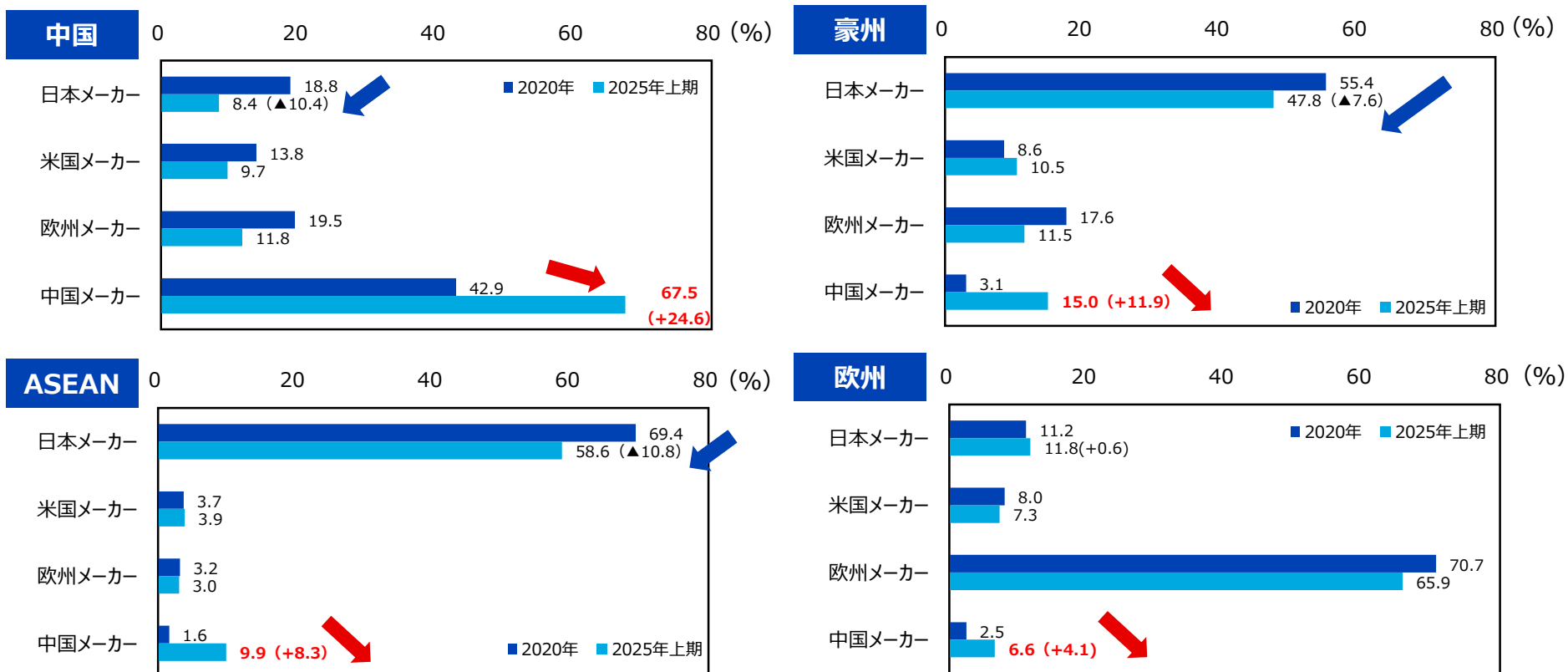
米欧中のEV等の販売支援策

	米国	欧州（英国）	中国
政策	2025年9月終了 インフレ抑制法 （IRA：Inflation Reduction ACT）	2025年7月開始 ECGスキーム（Electric Car Grant）	2025年1月開始 新車買い替え補助金
対象	EV・PHV	EV	EV・PHV（NEV） ガソリン車（排気量2.0L以下）
金額	新車：最大7,500ドル（約100万円）の税控除 中古車：最大4,000ドル（約60万円）の税控除	最大3,750ポンド（約75万円）	NEV:最大2万元（約40万円） ガソリン車（排気量2.0L以下）:1.5万元

（資料）各種資料（2025.11.11時点）より当部作成

- 中国の自動車メーカーは自国内での厳しい競争環境の中でEV等の商品力ならびに生産力を大きく高めており、中国国内はもとよりこれまで日本メーカーが高いシェアを維持していた市場においても販売を伸ばしている。
- 2020年と2025年上期の新車販売台数の市場シェアを比較すると、日本メーカーのシェアは中国およびASEANで10%ポイント以上、豪州においても7.6%ポイント低下する一方で、中国メーカーのシェアは各市場で大きく上昇。欧州においても低価格のEVを武器にシェア拡大が進んでいる。

メーカー国籍別の新車販売台数シェア (2020年/2025年上期)



(注1) () 内数値はシェアの差 (%ポイント)

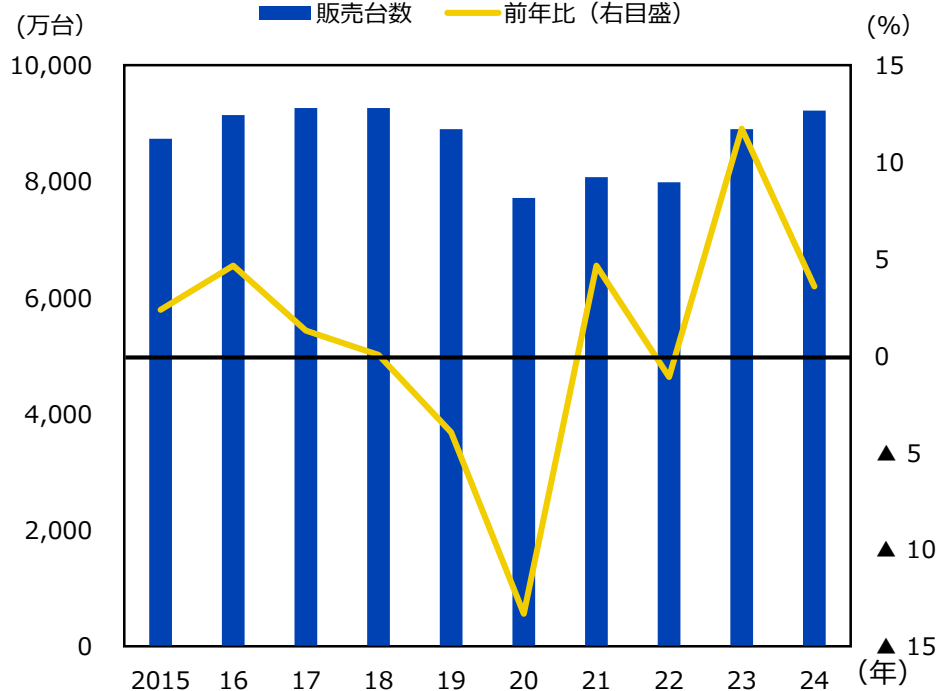
(注2) 欧州はドイツ、フランス、スペインなど西欧17カ国、ASEANはタイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、シンガポール、ミャンマー、ラオスの8カ国

(資料) マークラインズ資料 (2025年10月22日時点、以下同様) より当部作成

- 2025年上期（1～6月）の世界の新車販売台数は4,621万台（前年同期比+4.4%）と前年を上回った。
- 最大市場の中国（同+11.4%）は、政府の「買い替え補助金」の継続等を背景に2桁のプラス。米国（同+3.1%）がトランプ関税発動前の駆け込み需要等から堅調に推移したほか、日本（同+10.3%）も前年の不正認証問題に伴う落ち込みの反動から前年を上回った。
- 一方、欧州（同▲2.9%）やタイ（同▲6.9%）の販売は低調に推移した。

世界の新車販売台数の推移

【世界計】



(注1) 欧州は、ドイツ、フランス、スペインなど西欧17か国が対象
 (注2) 右表上段は販売台数、下段は前年（同期）比
 (資料) マークラインズ資料より当部作成

【主要市場】

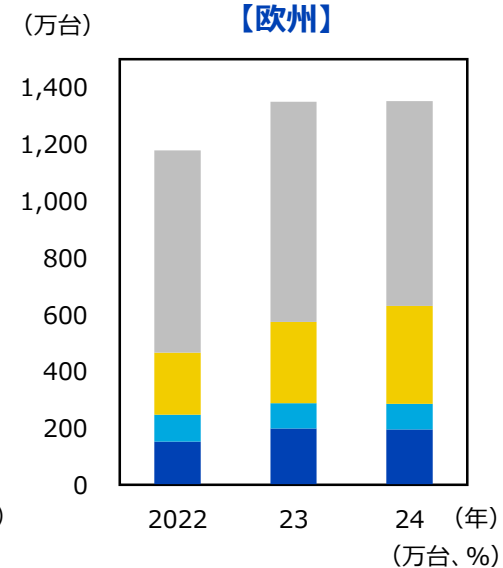
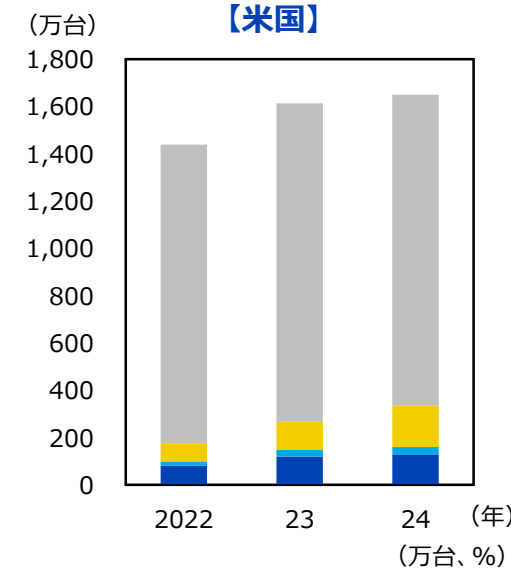
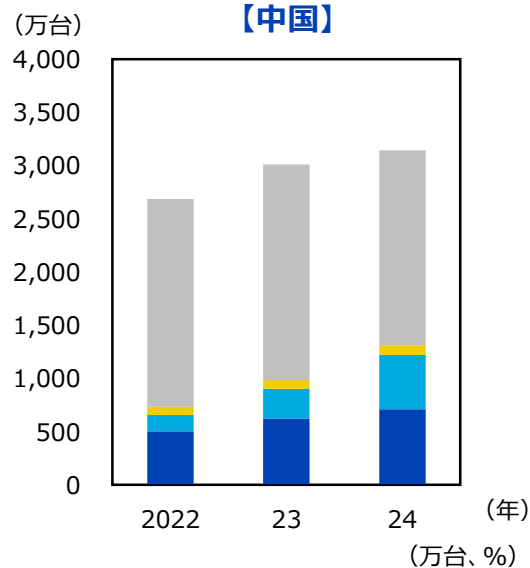
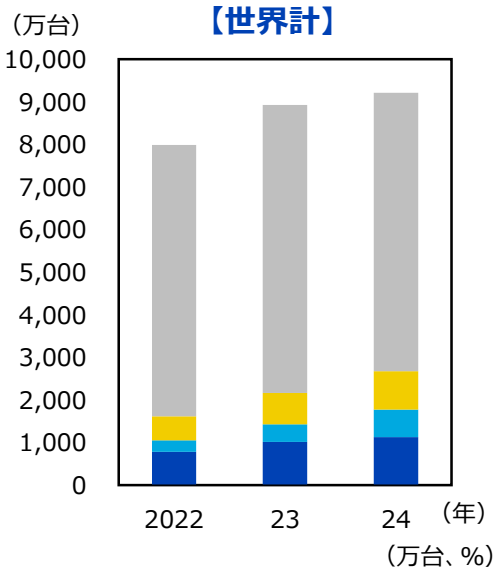
(万台、%)

国・地域	2022	2023	2024	2025		
				1-3	4-6	合計
中国	2,685	3,005	3,143	747	818	1,565
	2.3	11.9	4.6	11.2	11.6	▲ 11.4
米国	1,437	1,613	1,644	403	432	835
	▲7.3	12.3	1.9	3.9	2.3	▲ 3.1
欧州	1,167	1,335	1,352	348	351	698
	▲6.3	14.4	1.3	▲2.2	▲3.6	▲ 2.9
インド	476	508	526	145	125	270
	26.7	6.6	3.5	2.8	▲0.5	▲ 1.2
日本	420	477	442	128	106	234
	▲5.6	13.7	▲7.5	13.6	6.4	▲ 10.3
タイ	89	84	63	17	16	34
	14.4	▲5.1	▲24.7	▲13.5	1.1	▲ 6.9
世界計	7,967	8,901	9,220	2,265	2,356	4,621
	▲1.1	11.7	3.6	4.7	4.0	▲ 4.4

- パワートレイン別には、世界全体ではICE他（エンジン車等）の減少が続く一方、EV（前年同期比+34.2%）およびPHV（同+27.9%）は中国・欧州を中心に高い伸び。米国では、環境政策後退の中で、EV・PHVが伸び悩む一方、燃費性能等に優れるHVが伸長。
- このように、世界の3大市場はパワートレイン別の売れ筋車種の違いが鮮明化している。

世界のパワートレイン別の新車販売台数の推移

■ EV ■ PHV ■ HV ■ ICE他



	2022	2023	2024	2025 1-6
EV	777 69.9	1,015 30.5	1,132 11.5	641 34.2
PHV	274 50.7	407 48.7	648 59.2	332 27.9
HV	562 12.9	739 31.5	922 24.9	521 17.3
ICE他	6,374 ▲8.1	6,765 6.1	6,535 ▲3.4	3,127 ▲3.7

	2022	2023	2024	2025 1-6
EV	503 84.6	622 23.8	709 13.9	397 43.0
PHV	153 155.2	279 82.2	511 83.3	248 29.5
HV	78 52.1	82 5.2	102 23.9	54 29.0
ICE他	1,952 ▲13.0	2,026 3.8	1,820 ▲10.1	866 ▲3.1

	2022	2023	2024	2025 1-6
EV	81 65.6	119 47.1	129 7.7	62 4.7
PHV	19 5.7	29 54.8	33 13.2	17 2.5
HV	77 ▲4.2	118 53.6	173 46.5	108 40.1
ICE他	1,262 ▲10.4	1,346 6.7	1,310 ▲2.7	648 ▲1.4

	2022	2023	2024	2025 1-6
EV	153 29.6	198 30.0	196 ▲1.3	117 25.5
PHV	94 ▲4.6	89 ▲5.4	91 1.5	56 22.3
HV	220 14.7	287 30.7	350 22.0	204 13.7
ICE他	712 ▲16.1	775 8.8	716 ▲7.6	321 ▲19.8

(注) 下表上段は販売台数、下段は前年（同期）比
 (資料) マークラインズ資料より当部作成

- 米国では、環境政策の後退等からHVの需要が高まっている。日本メーカーにとっては、**米国生産の強化や生産車種の見直し、コストダウンなど関税負担の増加への対応**に加えて、**HVの供給強化**が大きなテーマとなっている。
- 中国では、政策の後押しもあってEVを中心にNEV需要の拡大が続いている。中国メーカーの競争力が急速に高まる中で、日本メーカーは**中国メーカーとの連携等による商品力向上とラインナップ拡大**が課題となっている。
- 欧州では、新車需要は全体としては低調ながらEV・PHV等は堅調。**環境規制や中国メーカーとの競合を見据え、EVを中心に電動車の強化が急務**となっている。

日本メーカーの主要課題

市場	環境政策	需要動向 (新車販売)	パワートレイン別の構成比				日本メーカーの 主要課題
			EV	PHV	HV	ICE (エンジン車)	
米国	大幅な後退	微増	微増	微増	大幅増	減少	関税負担への対応 HV強化
中国	維持	増加	大幅増	大幅増	増加	減少	中国メーカーの攻勢 EVの強化
欧州	やや緩和	減少	大幅増	大幅増	増加	大幅減	中国メーカーの攻勢 EVを中心とした 電動車の強化

(資料) 当部作成

- 国内自動車メーカー7社の2025年度の業績は、売上高は99.8兆円（前年度比▲0.9%）と概ね前年水準を維持するものの、**営業利益は4.5兆円（同▲39.7%）**と米国関税に伴うコスト増などにより大幅な減益となる見通しである。

国内自動車メーカー7社の2025年度の業績見通しと米国関税影響

(億円、千台、%)

メーカー	売上高		営業利益		グローバル販売台数		米国関税影響額 (コスト負担)
		前年度比		前年度比		前年度比	
トヨタ	490,000	2.0	34,000	▼ ▲29.1	11,300	2.6	14,500
ホンダ	207,000	▲4.6	5,500	▼ ▲54.7	3,340	▲10.1	3,850
日産	117,000	▲7.4	▲2,750	▼ 赤転	3,250	▲2.9	2,750
スズキ	61,000	4.7	5,000	▼ ▲22.2	3,324	2.6	400
マツダ	49,000	▲2.4	500	▼ ▲73.1	1,300	▲0.2	1,655
SUBARU	45,800	▲2.3	2,000	▼ ▲50.7	920	▲1.7	2,100
三菱自工	28,200	1.1	700	▼ ▲49.6	843	0.1	320
合計	998,000	▲0.9	44,950	▼ ▲39.7	24,277	▲0.5	25,575

(注1) トヨタは11月5日、ホンダは11月7日、日産は11月6日、三菱自工は11月5日の修正数値

(注2) SUBARUのグローバル販売台数は連結販売（出荷）台数（他は小売台数）

(資料) 各社資料より当部作成

- **HVは**、米国での需要の高まりと関税政策を受けて、**米国現地生産の拡大や新モデル投入の動きが相次いでいる**。スバルは2026年に米国生産を開始するとともに2027年までに30万台分の生産体制を整備する方針で、マツダも2027年には独自開発のHVモデルを投入する計画。また、ホンダ・日産は20～30%の大幅なコストダウンを、トヨタは新興国での販売強化を図る方針である。
- **EVは**、「2030年に30～50%」と**高い販売比率を掲げていたメーカーの目標達成が難しくなっている**。ただし、中国・欧州での需要の強さと中国メーカーの競争力の高まりを念頭に、**2027年頃より商品力の高い次世代モデルの投入**を計画する企業が多い。

国内自動車メーカーの商品戦略 (HV・EV投入計画)

	2024年 HV販売割合 (台数)	HV投入計画	2024年 EV販売割合 (台数)	2030年 EV比率 目標	EV投入計画
トヨタ	31.6% (3,215千台)	<ul style="list-style-type: none"> 25年 米国で生産増強 ・新型SUVではエンジン車を廃止 26年より新興国の販売を強化 	1.3% (136千台)	20%程度 (200万台)	<ul style="list-style-type: none"> 25年 新型SUVモデルを欧米に投入 27年より次世代EVモデルを投入 (2030年までに30モデル)
ホンダ	19.1% (733千台)	<ul style="list-style-type: none"> 25年 国内生産モデルを米国に移管 27年 次世代HV13モデルを投入 現行より30%のコスト削減 	1.7% (66千台)	30% (目標を下回る 公算)	<ul style="list-style-type: none"> 25年 軽EVを投入 27年より次世代EV シリーズを投入
日産	12.1% (386千台)	<ul style="list-style-type: none"> 26年 米国などに3車種を投入 20%のコスト削減により米国販売を強化 	3.8% (122千台)	40%	<ul style="list-style-type: none"> 25年 6車種を投入 27年までにICE同等までコスト削減
マツダ	1.9% (23千台) トヨタ製HVシステム	<ul style="list-style-type: none"> 27年 独自開発HVを投入 以降、ラージ商品群に拡大 	0.5% (6千台)	25%	<ul style="list-style-type: none"> 25年 中国製モデルを欧州等に投入 27年 専用プラットフォームモデルを投入
SUBARU	0.1% (1千台)	<ul style="list-style-type: none"> 26年 米国現地生産を開始 27年までに30万台分のユニットを生産 	1.9% (17千台)	50% (時期は2030 年以降に後退)	<ul style="list-style-type: none"> 25年 SUV4車種を投入 27年 EV専用生産ラインを導入 (米国生産も検討)

(注) HVはマイルドHVを除く (資料) 各社資料、マークラインズ資料より当部作成

- 米国では、関税負担の低減等を目的とした**国内からの生産移管**と**HVの生産強化**の動きが目立つ。また、ホンダ、日産は**EV供給計画を延期**した。
- 中国では、**EV生産体制の強化**を進める動きが広がっており、日産はASEAN等へ、マツダは**欧州等へ中国からEV輸出を拡大**する方針。
- 国内では、マツダ、スバルがEV生産体制の整備を進めているほか、トヨタ、日産は将来的に**九州での生産を拡大**する方針を示している。

国内自動車メーカーの生産戦略（北米、中国・日本）

	北米生産	中国生産・国内生産
トヨタ	<ul style="list-style-type: none"> • 25年 米国生産の一部車種を国内に移管し、その余力でHVモデルを増産 • 25年 米国で電池工場を稼働、HV用電池から生産 	<ul style="list-style-type: none"> • 27年 中国でEV専用工場を稼働 • 人手不足等から、30年までに東海地区の生産の一部を九州・東北にシフト
ホンダ	<ul style="list-style-type: none"> • 25年 国内生産のHV車種を米国に移管（約2万台） • 25年 米国工場にHVとEVの生産ライン（混流）を整備 • 28年に予定していたカナダでのEV生産を2年延期 	<ul style="list-style-type: none"> • 25年 中国エンジン工場の生産能力を半減させ、EV生産を強化
日産	<ul style="list-style-type: none"> • 25年 九州工場生産のSUVの生産を米国へ移管 • 28年稼働予定のEV工場計画を延期、代わりにHVの新型SUVの生産を検討 	<ul style="list-style-type: none"> • 25年 九州のバッテリー工場計画を中止 • 26年 中国でのEV生産を拡大し、ASEAN等に輸出 • 27年 追浜工場（神奈川県）を閉鎖、生産は九州に移管
マツダ	<ul style="list-style-type: none"> • 25年 SUVの米国工場での増産を計画 • メキシコ工場の一部車種の生産を日本に移管 	<ul style="list-style-type: none"> • 25年 中国で長安汽車との協業によりEV等の生産を強化、欧州等への輸出開始 • 27年 岩国市でバッテリー工場を稼働
SUBARU	<ul style="list-style-type: none"> • 25年 国内生産車種（HVあり）を米国へ移管 	<ul style="list-style-type: none"> • 27年 群馬県で新工場を稼働、EV生産ライン・バッテリー工場を立ち上げ

（資料）各社資料等より当部作成

Ⅲ. マツダの動向

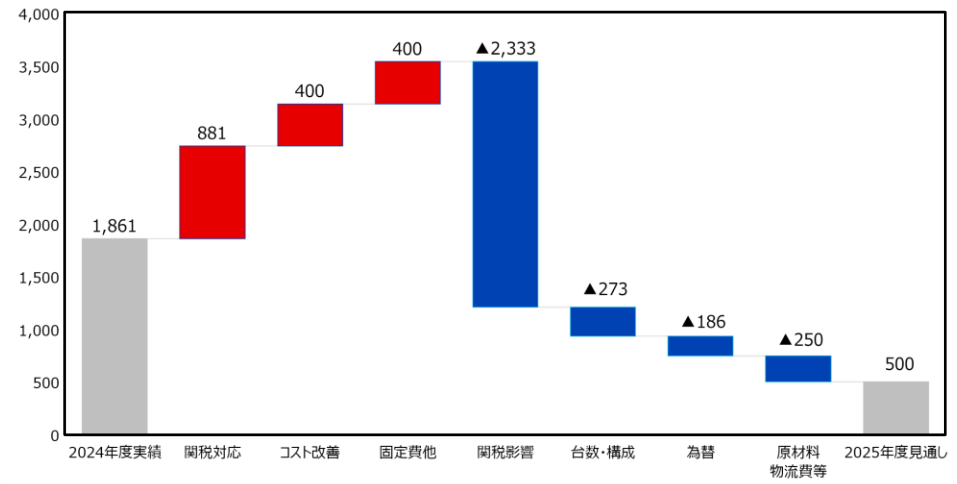
1. 業績動向

- 2025年度の業績は、売上高は4兆9,000億円（前年度比▲2.4%）と微減ながら、営業利益は500億円（同▲73.1%）と大幅減益の見通し。グローバル販売は、米国は減少するものの、国内ほか米国以外の販売強化により前年並みの130万台を目指しており、最終黒字を確保する計画である。
- マツダは、2,000億円を超える米国関税影響を踏まえ、**北米以外の地域で販売を強化、サプライチェーン全体での大幅なコスト削減、米国生産の強化などを図る方針。**

マツダの業績推移と見通し

		2022年度	2023年度	2024年度	2025年度見通し	前年度比
		(億円、%)				
売上高		38,268	48,277	50,189	49,000	▲2.4
営業利益		1,420	2,505	1,861	500	▲73.1
売上高営業利益率		3.7	5.2	3.7	1.0	-
当期純利益		1,428	2,077	1,141	200	▲82.5
為替レート	米ドル	136円	145円	153円	147円	▲6円
	ユーロ	141円	157円	164円	171円	7円

2025年度通期の営業利益の増減要因



マツダのグローバル販売台数推移と見通し

		2022年度	2023年度	2024年度	2025年度見通し	前年度比
		(千台、%)				
日本		165	160	152	155	2.0
北米		407	514	617	610	▲1.1
	米国	301	375	435	415	▲4.6
	カナダ・メキシコ	106	139	182	195	7.1
欧州		160	180	174	177	1.7
中国		84	97	74	76	2.7
その他市場		294	290	286	282	▲1.4
合計		1,110	1,241	1,303	1,300	▲0.2

営業黒字に向けた今期の施策

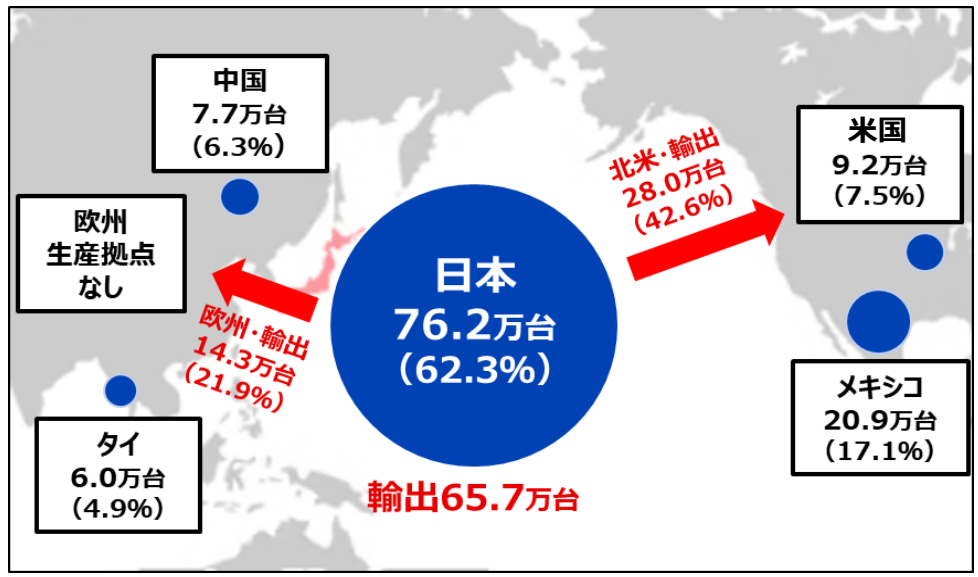
販売強化	<ul style="list-style-type: none"> 米国内販売減を他の市場の強化によりオフセット ブランド投資などにより国内販売20万台（2024年度：15.2万台）を実現するビジネス基盤を構築
コスト削減	<ul style="list-style-type: none"> 変動費400億円、固定費400億円の削減 4月に原価企画変革室を新設、サプライチェーン全体のコスト削減を推進 米国では販売奨励金を抑制しつつ、価格引上げを検討
生産	<ul style="list-style-type: none"> 米国アラバマ工場を増産を計画

Ⅲ. マツダの動向

2. 生産体制

- マツダは、米国関税政策をはじめとした環境変化を踏まえて、**海外工場の強化に取り組む方針**を示している。中国では、長安汽車との協業によりNEVの生産を拡大し、中国国内販売のテコ入れにとどまらず、欧州、ASEAN向けの輸出拡大に取り組む方針。また、タイでは、2027年に新型の小型SUVの生産を開始し、ASEANや日本への輸出拡大を目指している。
- なお、CX-50を生産する米国アラバマ工場の稼働率は7割超で、年産11万台ペースに高まっている。

マツダのグローバル生産（2024年）と海外拠点の生産方針



拠点	取り組み	主な供給先（検討中含む）
米国	SUVの生産増	米国
メキシコ	一部を日本へ生産移管	米国、欧州
中国	EV・PHVの生産増	中国、欧州、ASEAN
タイ	小型SUV生産(2027年)	ASEAN、日本

マツダの生産拠点別の生産能力と稼働率

(千台、%)

国別		生産能力	2025上期の 生産実績と稼働率	主な生産車種
日本	本社	56.9	33.8 (68.6)	CX-5、CX-30 ロードスター
	防府	41.6		CX-30、Mazda3 CX-60～CX-90
メキシコ		25.0	9.9 (79.4)	CX-30、Mazda2
中国		22.0	3.9 (35.5)	CX-5、Mazda3、EZ-6
米国		15.0	5.5 (73.3)	CX-50
タイ		9.5	22 (47.1)	CX-3、Mazda2

(資料) 各図表ともにマツダ資料、マークラインズ資料より当部作成

- マツダの長期ビジョンである「2030経営方針（2022年公表）」では、2025～2027年は電動化へのトランジションを進める「フェーズ2」として位置づけられている。**自社製のHV・EVは2027年を目標に開発**が進められており、**2028年以降の本格導入**を目指している。
- 市場環境の変化等を踏まえて2025年3月に公表された「ライトアセット戦略」では、「2030年までは電動化の黎明期」と捉えた上で、**電動化のペース鈍化を踏まえた投資抑制策**が示された。ちなみに、2030年のEV販売比率目標は25%とし、従来の「25～40%」から引き下げた。

マツダの2030経営方針

フェーズ	内容
【フェーズ1】 2022年-2024年	電動化時代に向けた開発強化 ・ラージ商品群を軸に収益力向上 ・EV・ハイブリッドの技術開発の強化
【フェーズ2】 2025年-2027年	電動化へのトランジション ・ 自社製HVシステム導入 ・ 自社製EVの市場投入の開始 } 目標 2027年 ・電池関連技術の開発の強化 ・電動駆動ユニットの開発
【フェーズ3】 2028年-2030年	バッテリーEV本格導入 ・EVを本格的に市場投入 ・電池生産への投資を視野に入れた本格的な電動化に軸足の転換

ライトアセット戦略（2025年3月18日）

分野	内容
概要	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 既存資産の活用・他社との連携強化により、電動化投資を抑制（2兆円→1.5兆円） ✓ モデル開発スピードや生産効率を3倍向上
EV	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 2030年のEV比率目標25% （長安汽車との共同開発15～20万台、自社開発20万台を想定） ✓ トヨタグループ（トヨタ、デンソー等）との協業を強化 ✓ EV専用工場は設けず、混流生産で高効率を実現
エンジン	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 内燃機関のフロントランナーのポジション維持 ✓ ディーゼルエンジンの研究開発を継続
電池	<ul style="list-style-type: none"> ✓ パナソニックとの協業を強化し、投資抑制（0.75兆円→半分）

（資料）左右図表ともマツダ資料より当部作成

Ⅲ. マツダの動向 **4. 新型モデル投入計画**

- マツダは米国での落ち込みを他市場でオフセットする方針の中、2025年には**長安汽車と共同開発したEVモデル「MAZDA6e」**を欧州に、「EZ-60」を中国市場に投入した。**新型「CX-5」も2025年末から欧州市場に投入し、2026年には他市場に展開する計画。**
- **新型「CX-5」は当面はガソリンエンジンモデルのみ**（ディーゼルエンジン、HVなし）であるものの、**最量販車種のフルモデルチェンジであり、大きな新車効果が期待される。**
- **2027年には新型EV・HVモデルなどが相次ぎ導入**される計画であり、開発・拡販に向けた取り組みの進捗が注目される。

新型モデル投入計画

	フェーズ1		フェーズ2		
	2024年	2025年	2026年	2027年	
北米向け	PHV ICE CX-70 HV CX-50		ICE 新型「CX-5」	EV 新型EV (自社プラットフォーム)	
日本向け	PHV CX-80			HV 新型SUV (タイで生産)	
欧州向け	PHV CX-80	EV MAZDA6e ICE 新型「CX-5」		HV 新型「CX-5」 (自社製HVシステム搭載)	
中国向け	EV PHV EZ-6	EV PHV EZ-60	ICE 新型「CX-5」		

(注) 2027年の新型モデルの投入市場は未公表、ICEはマイルドHVを含む
 (資料) マツダ資料より当部作成

2025年上期の世界自動車市場の変化

【米国】

- **新車販売**は駆け込み需要もあり堅調
- 環境規制は緩和、EV販売支援も廃止され、代替として**HVの需要が拡大**
- **トランプ関税**は日本15%、カナダ・メキシコ27.5%と、米国輸出依存度の高い自動車メーカーは**負担が増大**

【中国】

- **新車販売**は補助金政策により**高伸**
- EV・PHVが新車販売の4割を占めるまで成長
- 厳しい競争下で**中国メーカーの商品力は大幅に向上**、欧州、ASEAN、豪州でも販売拡大

【欧州】

- **新車販売**は**減少傾向**
- 環境規制はやや緩和されたが、EV・PHVの販売は引き続き拡大
- 商品力の高いEVを武器に**中国メーカーの存在感が上昇**

国内自動車関連企業の対応

自動車メーカー

- **米国では、現地生産の拡大とHV供給強化に注力する一方、EV導入の動きは後退**
- **中国・欧州では、EV等の供給体制の整備を推進**、中国をEVの輸出拠点化とする動きも

マツダ

- 米国関税を受けて、北米以外の地域での販売強化、サプライチェーン全体での大幅なコスト削減、米国生産の強化を進める方針
- 2025年末投入の**新型CX-5の販売動向**と**2027年以降のHV・EV拡販に向けた取り組みの進捗**が注目される

地元部品メーカー

- 自動車メーカーの米国向け輸出の減少や米国・中国での生産強化の影響は続くものの、2025年度後半にかけて上向いていくと期待される

アンケートのお願い

【アンケートのお願い】

- ひろぎんホールディングス経済産業調査部では、レポートの品質向上を目的として、アンケートを実施しております。（所要時間：1分程度）
- 下記の二次元コードまたはリンクからご回答いただけますようお願い申し上げます。なお、個別のご質問に対する回答は原則として行っておりませんので、あらかじめご了承ください。

アンケートはこちらから
ご回答ください



PCの方は[こちらをクリック](#)してください。

※ ナインアウト株式会社が提供する
アンケートサイトへ遷移します。

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できるとされる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんホールディングス経済産業調査部 土居（082-247-4958）までお願いします。

未来を、ひろげる。

 ひろぎんホールディングス

