

自動車の主要市場と国内メーカーの2025年の動向 ～二極化する世界。EVシフトが進む中国・欧州、減速する米国～

2026年3月

株式会社ひろぎんホールディングス
経済産業調査部

本レポートのサマリー

米国市場

- 2025年の新車販売は1,673万台（前年比+1.8%）
- トランプ関税の販売台数への影響は全体としては限定的
- EV・PHVが伸び悩む一方、HVが好調に推移
- 2026年は一定の関税影響が残る中で、EV等の販売支援策の終了などから全体としては伸び悩み

中国市場

- 2025年の新車販売は3,435万台（前年比+9.3%）
- NEV等への販売支援策の効果等からEV・PHVの合計シェアは5割近くに拡大
- ただし、消費の基調は弱く、2026年は一部販売支援策の縮小に伴い伸びが鈍化する可能性も

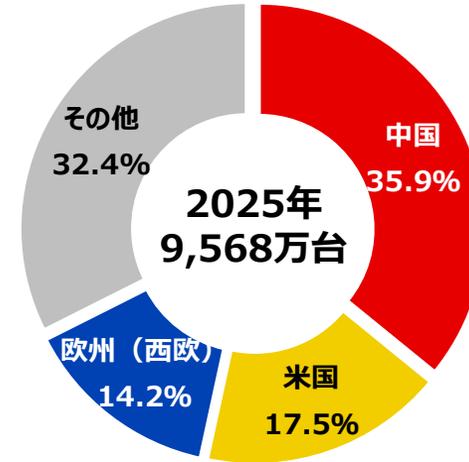
欧州市場 (西欧)

- 2025年の新車販売は1,356万台（前年比+0.3%）
- 環境規制の方向性は変わっておらず、EV・PHVが高い伸び
- 2026年は景気の持ち直しと主要国ドイツのEV販売支援策の再開などにより回復期待も、成熟市場の中で、全体の伸びは限定的

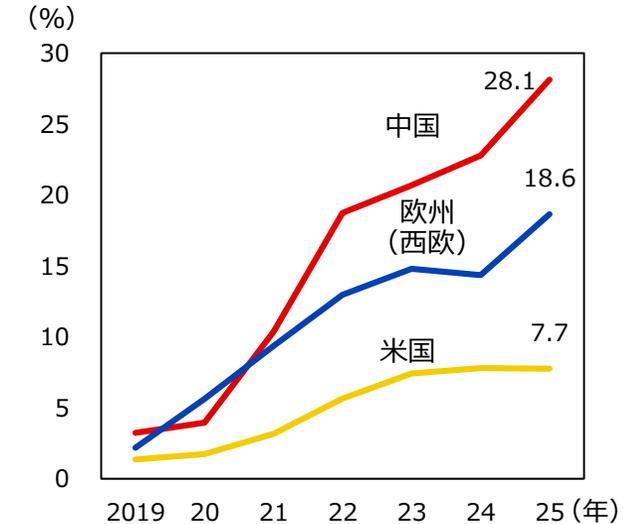
国内 メーカー

- 2025年度の業績は、トランプ関税影響に加えて、中国やASEAN等における競合激化等により大幅な減益
- 国内メーカーは、生産戦略の見直しのほか、変動費・固定費の削減や新モデル投入等により、収益改善を進めている

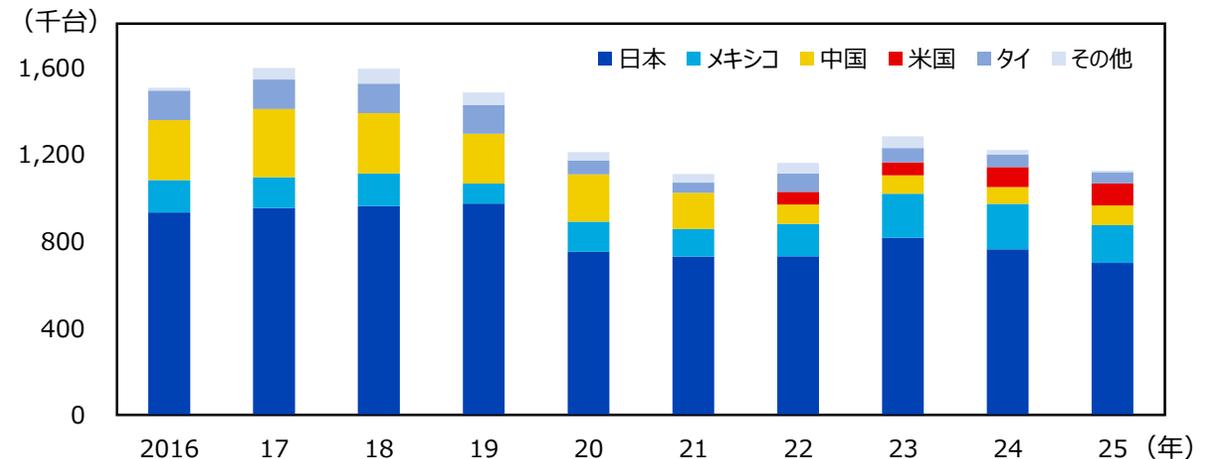
世界の新車販売台数の 国・地域別シェア（2025年）



3大市場のEV販売シェアの推移



マツダのグローバル生産台数の推移



(注1) 委託生産、ノックダウン生産（現地組立）を含む (注2) マツダ公表数値とは異なる
 (資料) 全グラフともにマークラインズ資料（2026年2月4日時点、以下同様）より当部作成

I.	世界の販売動向	P. 1-2
II.	主要市場の販売動向	
	1. 米国	P. 3-5
	2. 中国	P. 6-7
	3. 欧州	P. 8-9
	4. 2026年の注目点と見通し	P. 10
III.	国内自動車メーカーの動向	P. 11-13
IV.	マツダの動向	P. 14-19

品質向上のためアンケートにご協力ください。



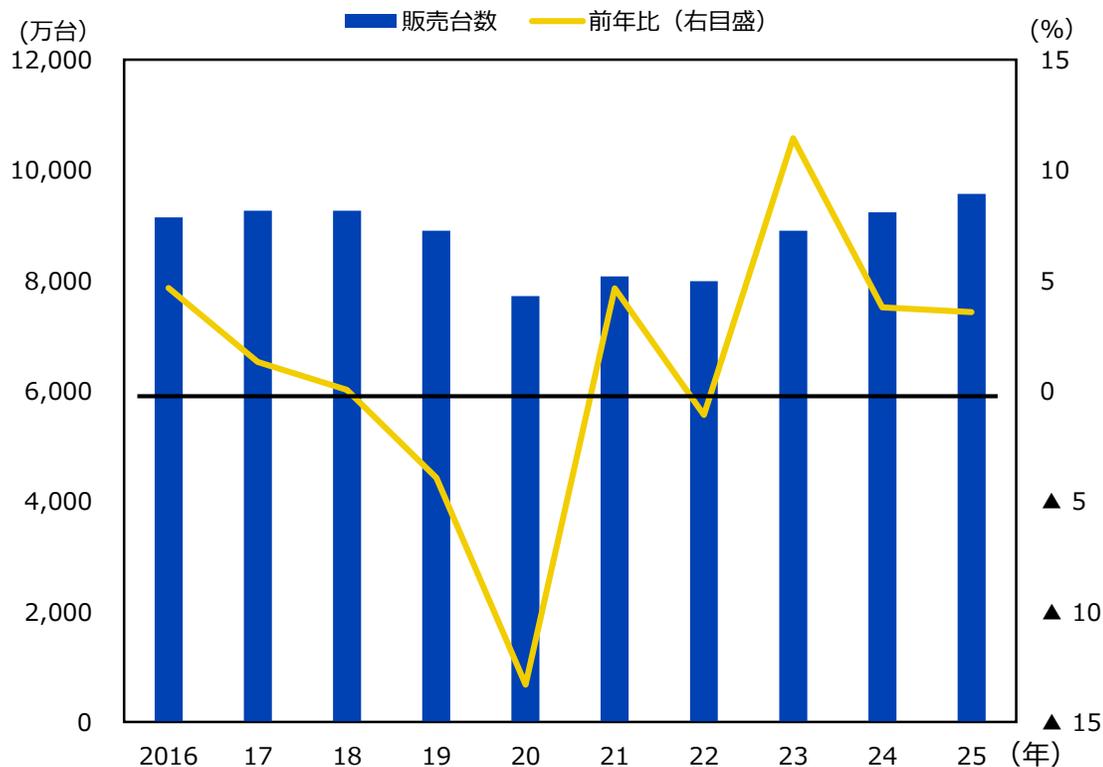
PCの方は[こちらをクリック](#)

※ 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。

1. 販売台数の動向

- 2025年（1～12月）の世界の新車販売台数は9,568万台（前年比+3.6%）と、前年を上回った。
- 米国トランプ政権の追加関税発動に伴う大幅なマイナス影響が懸念されていたが、米国が1,673万台（同+1.8%）、欧州が1,356万台（同+0.3%）と、ともに前年を上回ったほか、中国も政府による補助金支援などを受けて3,435万台（同+9.3%）と高い伸びを示すなど、世界の販売台数への影響は全体としては限定的であった。

世界の新車販売台数の推移



(資料) マークラインズ資料より当部作成

主要市場の新車販売台数

国・地域	2023	2024	2025				合計
			1-3	4-6	7-9	10-12	
中国	3,005	3,143	747	818	868	1,002	3,435
	11.9	4.6	11.2	11.6	15.3	1.7	9.3
米国	1,613	1,644	403	432	423	415	1,673
	12.3	1.9	3.9	2.3	5.5	4.2	1.8
欧州 (西欧)	1,335	1,352	348	351	319	339	1,356
	14.4	1.3	2.2	3.6	5.7	2.1	0.3
インド	508	526	145	125	130	158	558
	6.6	3.5	2.8	0.5	1.3	20.9	6.1
日本	477	442	128	106	112	110	456
	13.7	7.5	13.6	6.4	4.5	1.9	3.3
タイ	84	63	17	16	16	14	63
	5.1	24.7	13.5	1.1	1.8	18.3	0.1
世界計	8,901	9,238	2,266	2,357	2,368	2,578	9,568
	11.7	3.8	4.7	4.0	5.8	0.2	3.6

(注1) 上段は販売台数、下段は前年（同期）比

(注2) 欧州は、ドイツ、フランス、スペイン、イタリアなど西欧17カ国が対象

(注3) 新車販売台数には輸出台数を含む

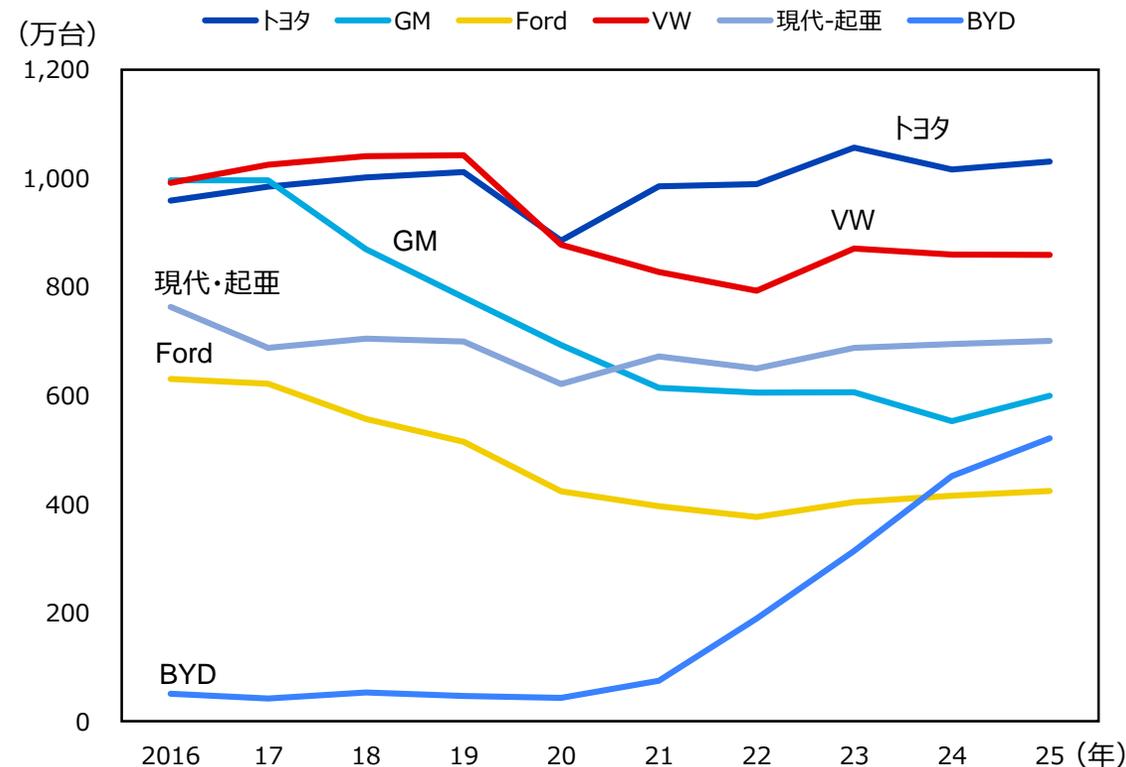
(資料) マークラインズ資料より当部作成

- 2025年の世界の主要メーカー6社の新車販売台数は、主要市場におけるHV・PHV需要の堅調や新モデル投入などにより、概ね前年を上回った。
- このうち、GM、Fordは米政府の関税政策が後押しとなって堅調。一方、近年急成長を続けてきたBYDは、通年では2桁の伸びを維持したものの、10～12月は主力の中国での競争激化等を受けて前年割れに転じており、アジアや欧州等への販売強化に取り組んでいる。

世界の主要メーカーの新車販売台数の推移

(万台、%)

国	メーカー	2023	2024	2025				合計
				1-3	4-6	7-9	10-12	
日本	トヨタ	1,057	1,016	251	263	252	264	1,031
		6.8	▲ 3.8	7.0	5.6	▲ 1.8	▲ 4.1	1.4
米国	GM	606	553	139	153	150	157	599
		0.1	▲ 8.7	20.8	7.7	20.5	▲ 8.3	▲ 8.4
	Ford	404	416	100	112	104	107	424
		7.3	2.9	▲ 0.1	6.8	2.7	▲ 1.4	▲ 2.0
欧州	VW	872	859	205	215	212	227	859
		10.1	▲ 1.4	1.9	▲ 0.9	4.5	▲ 4.8	▲ 0.1
韓国	現代・起亜	687	695	171	182	174	173	701
		5.7	1.2	3.8	2.7	1.9	▲ 4.7	0.8
中国	BYD	314	452	111	130	127	154	521
		65.8	44.1	63.1	25.3	5.6	▲ 3.9	▲ 15.4

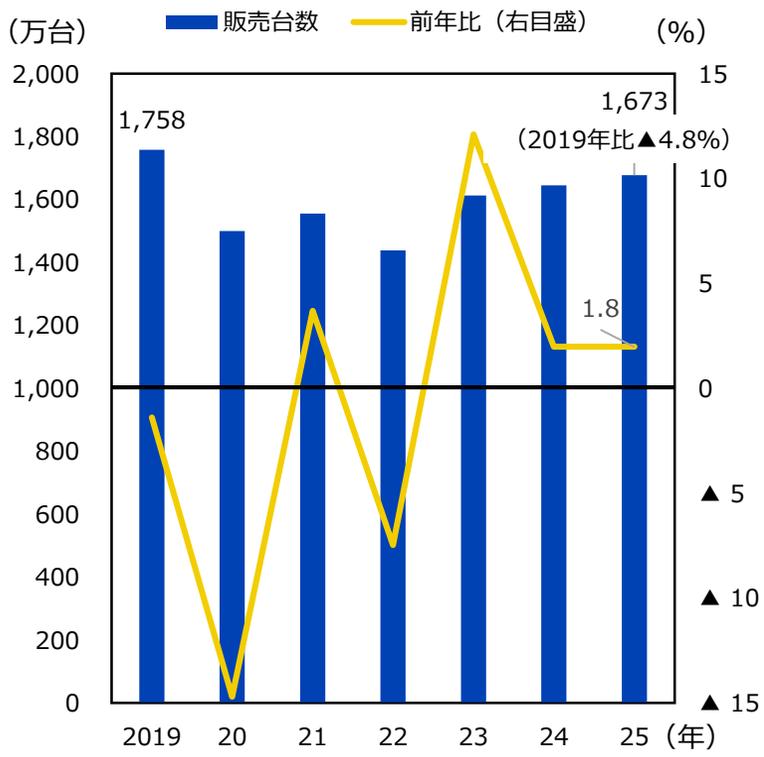


(資料) 左表、右グラフともにマークラインズ資料より当部作成

II. 主要市場の販売動向 1. 米国 (1) 全体動向/パワートレイン別の動向

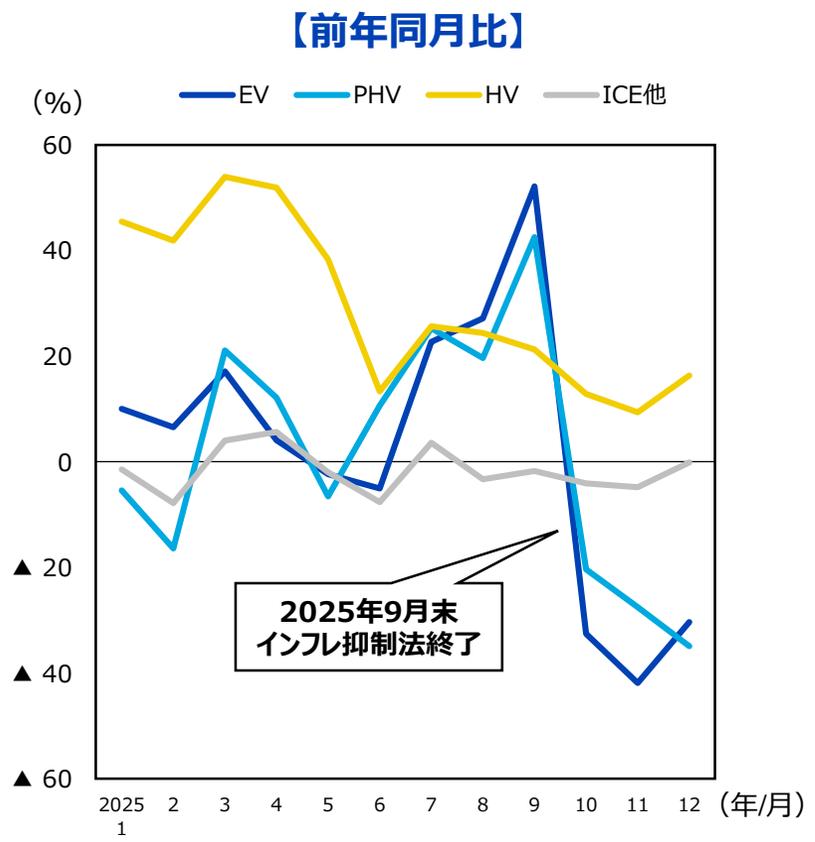
- 2025年の米国の新車販売台数は1,673万台（前年比+1.8%）と前年を上回った。ただし、コロナ禍前の2019年水準までは回復していない。
- パワートレイン別には、HVが好調を継続する一方で、EV・PHVは伸び悩み。トランプ政権による、前バイデン政権の環境規制からの大幅な政策変更（排出ガス規制の緩和、EV・PHVの購入支援施策であるインフレ抑制法の終了等）を反映した動きとなっている。

米国の新車販売台数の推移



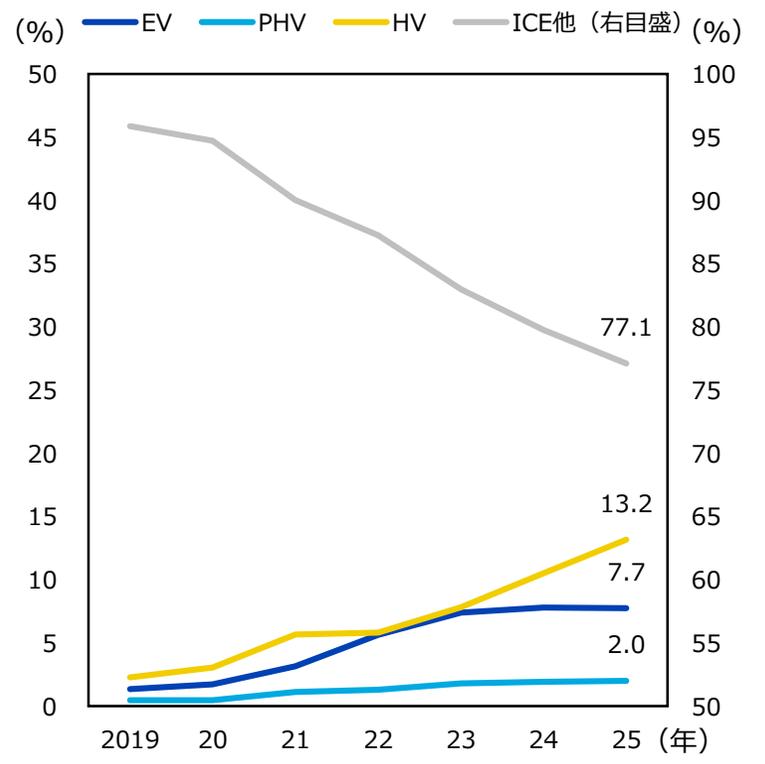
(資料) マークラインズ資料より当部作成

パワートレイン別の販売台数の推移



(注) HVはマイルドHVを含む
(資料) 左右グラフともにマークラインズ資料より当部作成

【構成比】



- 主要メーカー別には、トヨタおよび現代・起亜が前年比7%を超える伸びとなったほか、GM、フォードも前年を上回ったが、VWは2桁マイナス、ステランティスも前年割れとなった。この結果、メーカーの国籍別シェアは、米国と韓国が上昇、日本は最大シェアを維持したものの横ばい、欧州は低下した。
- なお、日本メーカーでは、トヨタがHVモデルの人気等を背景に堅調、ホンダ・日産は横ばい、マツダ・SUBARUは前年を下回るなど、明暗が分かれた。

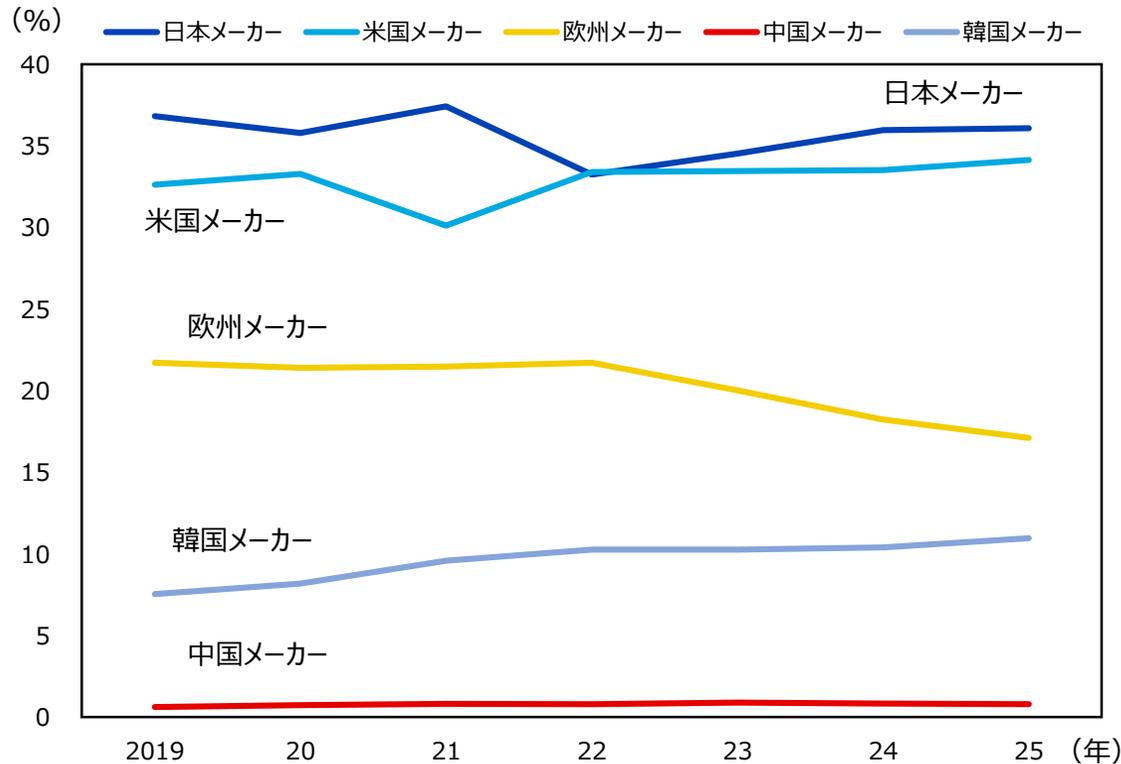
米国における新車販売台数上位メーカー

(万台、%)

順位	国	メーカー	2023	2024	2025	
					販売台数	前年比
1	米国	GM	259	271	285	▲ 5.5
2	日本	トヨタ	225	234	253	▲ 7.9
3	米国	Ford	205	208	220	▲ 6.0
4	韓国	現代・起亜	165	171	184	▲ 7.4
5	日本	ホンダ	131	142	143	→ 0.5
6	欧州	ステランティス	156	131	128	▲ 2.5
7	日本	日産	90	92	93	→ 0.2
8	日本	SUBARU	63	67	64	▲ 3.6
9	欧州	VW	71	72	63	▲ 12.2
10	米国	テスラ	65	63	59	▲ 6.9
12	日本	マツダ	36	42	41	▲ 3.3

(注) 順位は2025年新車販売台数を基準に作成
 (資料) マークラインズ資料より当部作成

国籍別の新車販売台数シェアの推移



(資料) マークラインズ資料より当部作成

- トランプ政権は、輸入する自動車を対象に2025年4月から、自動車部品を対象に5月から25%の追加関税を賦課した。その後の米国との政府間交渉により、日本や韓国、欧州の関税率は10~15%に引き下げられたが、メキシコ・カナダは依然25%の関税がかけられている。
- 2025年前半は追加関税発動前の駆け込み需要による輸入増がみられたが、後半はとくに欧州、韓国、メキシコからの輸入が大きく減少した。ただし、日本からの輸入はハイブリッドモデルの人気などを背景に前年比プラスを続け、通年でも135万台（前年比+3.6%）と前年を上回った。

国別の自動車・自動車部品関税率

地域・国		関税率	関税率引き下げ適用時期	備考
日本		15% (従来2.5%)	9月16日~	
メキシコ		25.0% (従来0%)	(引き下げなし)	USMCA (アメリカ・メキシコ・カナダ協定) に準拠した車両のうち米国産部品は免除 ※2026年7月に見直し予定
カナダ				
欧州	EU	15% (従来2.5%)	8月1日~	
	英国	10% (従来2.5%)	6月30日~	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%)	11月1日~	

(注) 2026年2月19日現在
(資料) JETRO資料、各種資料より当部作成

米国の仕向国・地域別輸入台数の推移

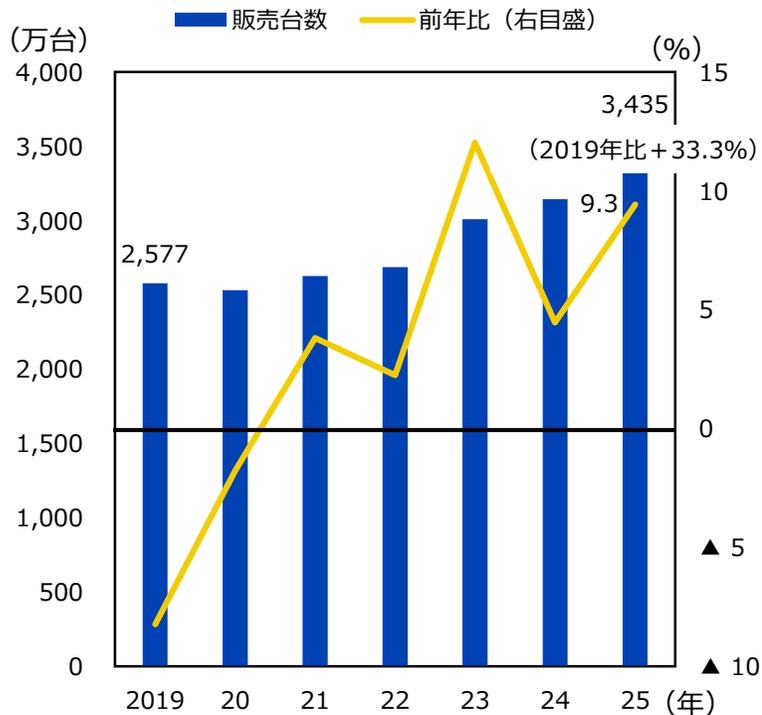
(万台、%)

国・地域	2023	2024	2025				合計
			1-3	4-6	7-9	10-12	
日本	133	131	35	34	33	32	135
	9.9	▲ 1.9	↗ 4.4	0.8	3.4	0.8	↗ 3.6
メキシコ	255	278	64	69	69	63	265
	15.0	8.8	▲ 3.4	▲ 2.8	▲ 1.0	▲ 10.9	↘ ▲ 4.5
欧州	87	87	21	22	19	19	81
	11.5	0.7	↗ 4.2	1.1	▲ 4.8	▲ 24.7	↘ ▲ 7.2
韓国	107	135	34	38	34	33	139
	41.9	27.1	↗ 23.3	7.6	▲ 8.1	▲ 7.9	↗ 2.8

(注) 欧州は西欧、中欧、東欧の合計
(資料) マークラインズ資料より当部作成

- 2025年の中国の新車販売台数は3,435万台（前年比+9.3%）と、補助金政策等の効果から前年を上回り、コロナ禍前（2019年）比3割以上増加した。
- パワートレイン別には、国策としてNEV（新エネルギー車：EV、PHV等）普及が推進される中で、EVの伸びが続いた。ちなみに、2025年の販売シェアは、EVが28.1%、PHVが16.9%に上昇し、合わせて販売台数全体の半分近くを占めるまでになっている。

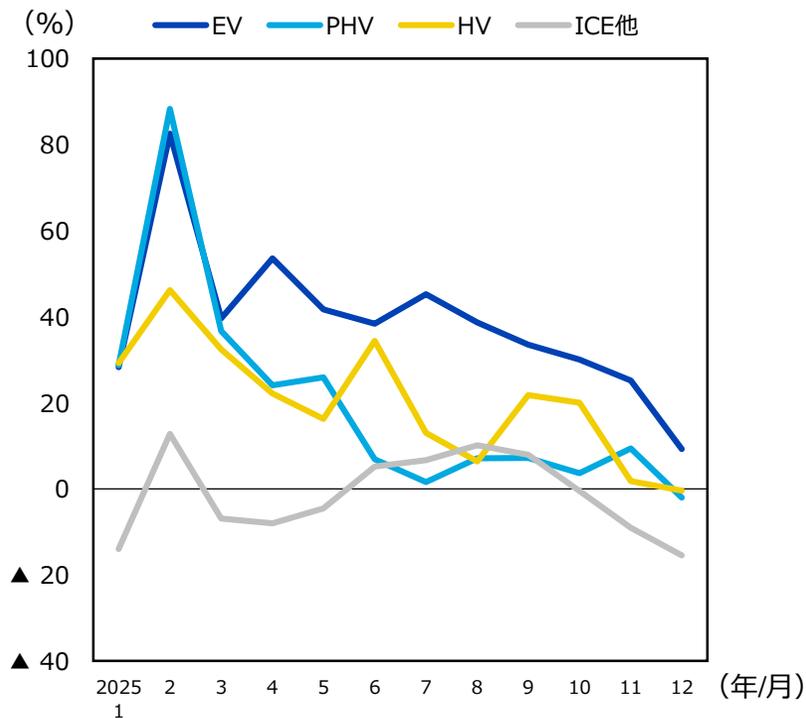
中国の新車販売台数の推移



(注) 新車販売台数には輸出台数を含む
 (資料) マークラインズ資料より当部作成

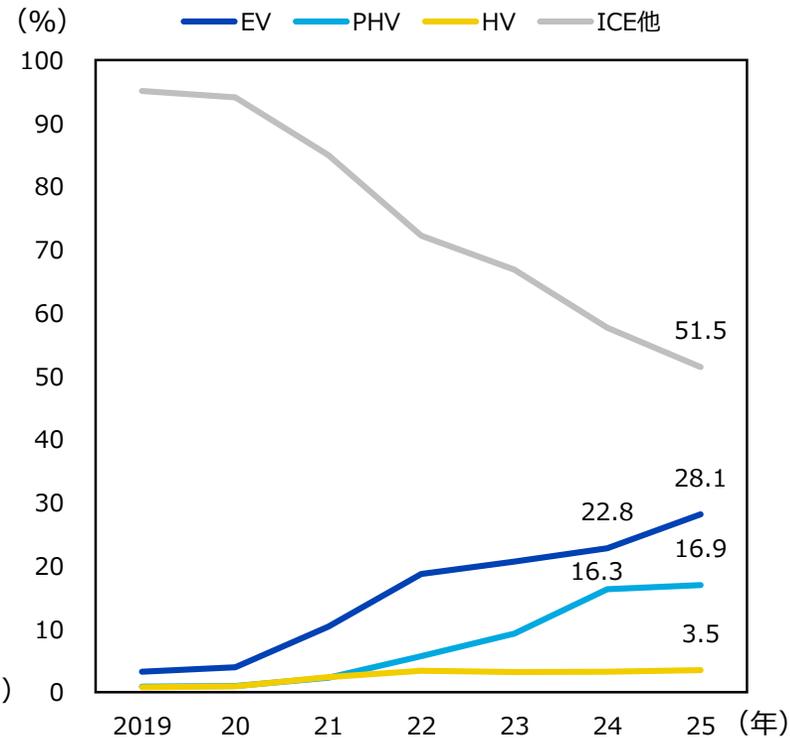
パワートレイン別の販売台数の推移

【前年同月比】



(注1) HVはマイルドHVを含む
 (注2) 新車販売台数に輸出台数を含む
 (資料) 左右グラフともにマークラインズ資料より当部作成

【構成比】



- 2025年の中国での販売上位10社のうち7社が中国メーカーで、何れも販売増が続いている。中国メーカーの躍進は目覚ましく、メーカーの国籍別シェアは7割を超えるまでに伸長。一方、欧州や日本など他国メーカーは低下を続けている。
- こうした中で、マツダを含む日本メーカーは中国メーカーとの共同開発により中国市場のニーズに合致した車を投入し、挽回に向け取り組んでいる。

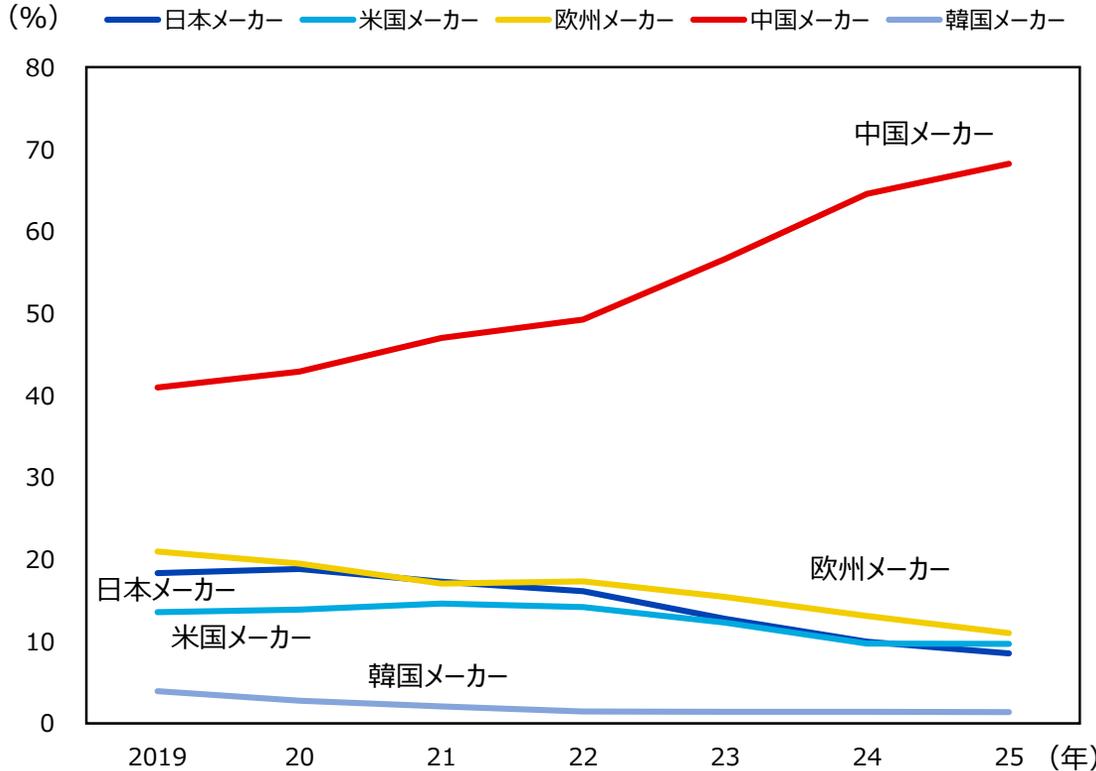
中国における新車販売台数上位メーカー

(万台、%)

順位	国	メーカー	2023	2024	2025	
					販売台数	前年比
1	中国	BYD	302	427	460	7.7
2	中国	吉利控股	204	256	354	▲ 38.2
3	中国	奇瑞汽車	176	252	271	7.8
4	欧州	VW	307	275	258	▼ ▲ 6.1
5	中国	長安汽車	192	202	221	9.6
6	米国	GM	240	178	215	▲ 21.1
7	日本	トヨタ	175	152	156	→ 2.8
8	中国	長城汽車	123	123	132	7.4
9	中国	上海汽車	129	98	121	▲ 23.8
10	中国	北京汽車	82	89	107	▲ 20.2
23	中国	小鹏汽車	14	19	43	▲ 125.9
24	中国	小米	0	14	41	▲ 202.6
33	日本	マツダ	9	8	9	▲ 19.5

(注) 順位は2025年新車販売台数を基準に作成
(資料) マークラインズ資料より当部作成

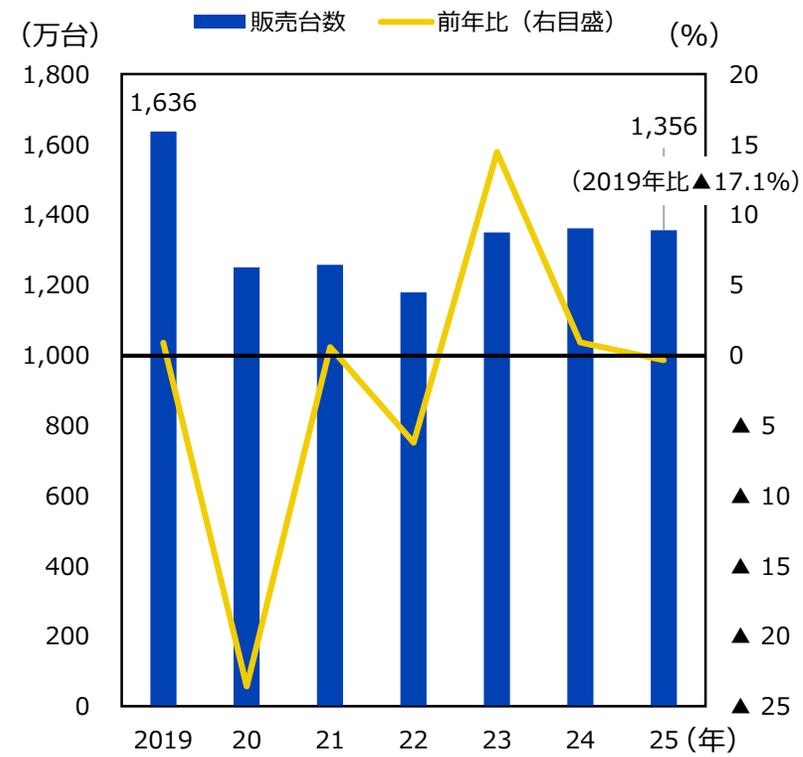
国籍別の新車販売台数シェアの推移



(資料) マークラインズ資料より当部作成

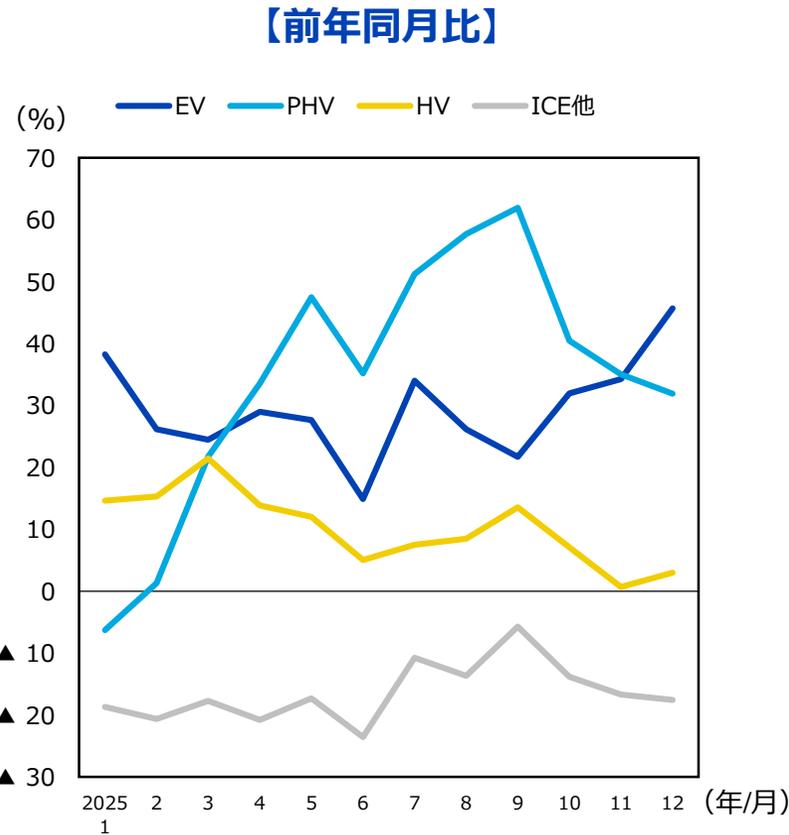
- 2025年の欧州の新車販売台数は1,356万台（前年比+0.3%）と前年並みながら、2019年比▲17.1%とコロナ禍前を大きく下回る水準にとどまった。
- パワートレイン別には、EV・PHVが高い伸びを続ける一方、エンジン車（ICE）等は大幅なマイナス圏で推移し、シェアは43.9%と初めて5割を下回った。

欧州の新車販売台数の推移



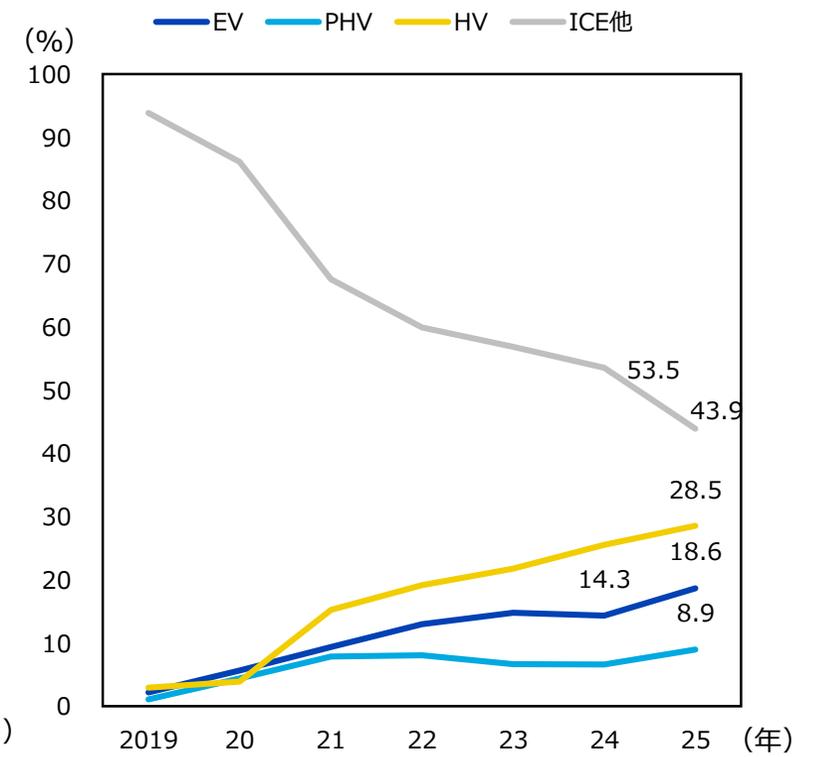
(資料) マークラインズ資料より当部作成

パワートレイン別の販売台数の推移



(注) HVはマイルドHVを含む
(資料) 左右グラフともにマークラインズ資料より当部作成

【構成比】



II. 主要市場の販売動向 3. 欧州 (2) 主要メーカー別の動向

- 2025年の欧州での販売台数は、VW、ステランティス、ルノー、BMWの欧州メーカーに続き、現代・起亜、トヨタ、Fordといった日米韓メーカーが上位を占めるが、近年では中国メーカーの伸びが際立っており、メーカーの国籍別シェアも7.5%と、韓国を抜いて米国に並んでいる。
- このうち、販売台数9位の吉利控股（前年比▲3.5%）は伸び悩んだものの、10位の上海汽車（同+23.4%）やBYD（同+259.9%）は低価格EV等を中心に存在感を急速に高めている。

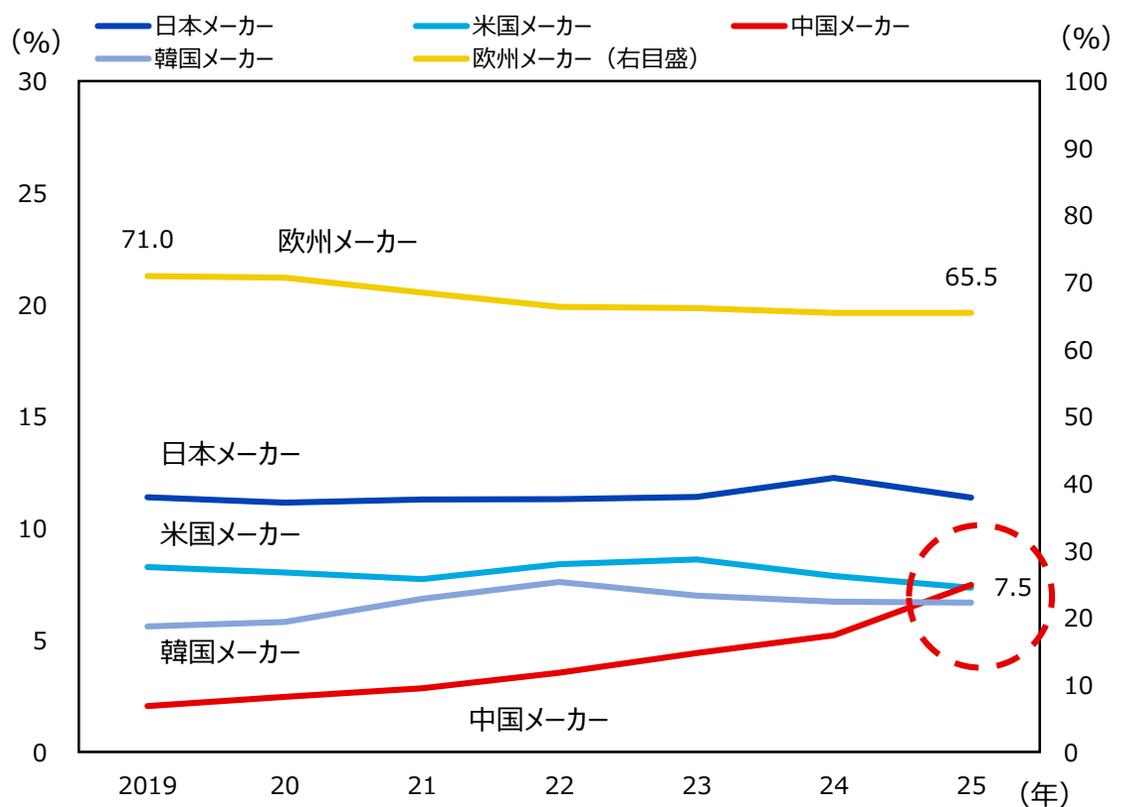
欧州における新車販売台数上位メーカー

(万台、%)

順位	国	メーカー	2023	2024	2025	
					販売台数	前年比
1	欧州	VW	316	323	336	▲ 4.0
2	欧州	ステランティス	256	240	226	▲ 5.9
3	欧州	ルノー	135	140	140	0.4
4	欧州	BMW	85	86	90	▲ 4.4
5	韓国	現代・起亜	93	90	89	▲ 1.0
6	日本	トヨタ	78	87	83	▲ 4.7
7	米国	Ford	80	75	76	1.7
8	欧州	メルセデス・ベンツ	78	79	75	▲ 5.8
9	中国	吉利控股	33	38	37	▲ 3.5
10	中国	上海汽車	24	24	30	▲ 23.4
13	中国	BYD	2	5	18	▲ 259.9
14	日本	マツダ	16	15	14	▲ 6.6

(注) 順位は2025年新車販売台数を基準に作成
 (資料) マークラインズ資料より当部作成

国籍別の新車販売台数シェアの推移



(資料) マークラインズ資料より当部作成

4. 2026年の注目点と見通し

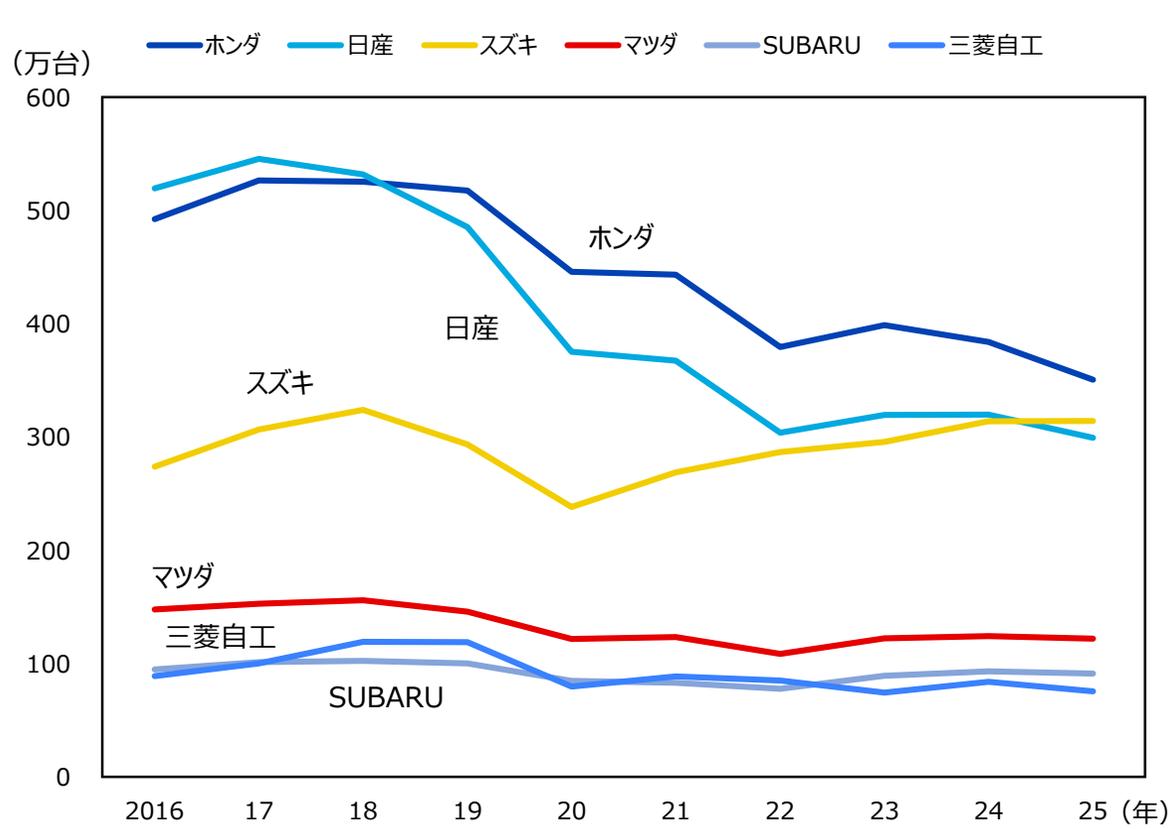
	2025年の出来事	2026年の注目点	2026年の見通し
米国市場	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 自動車・自動車部品に関税賦課（日本：2.5%→27.5%→15%） ➤ EV等への補助金政策（9月終了） ➤ 環境規制の大幅な緩和（CAFÉ規制の罰金撤廃、ガソリン車の販売規制の無効化） 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ トランプ関税の販売への影響 ➤ EV等への補助金政策終了、環境規制緩和の影響（HV需要の持続性など） 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 成熟市場であり、一定の関税影響が残る中、全体の販売台数は伸び悩み ➤ 環境規制の緩和等によりHV需要は堅調を継続、ガソリン車（ICE）等の減少ペースが緩む可能性も ➤ 各メーカーの主要モデルの投入等から競争は激化
中国市場	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NEV等の車両購置税（自動車購入税）の全額免除の実施 ➤ NEV等の買替補助金の実施 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ NEV等の車両購置税の全額免除終了（2026年は半額免除）の影響 ➤ 買替補助金は継続 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 消費の基調が弱い中で、NEV等の購入支援策の縮小により伸び率は鈍化 ➤ 政策の方向性（NEVの普及促進）は変わらず、EVおよびPHVのシェアは上昇が続くものの、競争環境は一段と厳しさを増す
欧州市場	<ul style="list-style-type: none"> ➤ CO₂排出量の規制値の厳格化（2021年対比15%） ➤ 2035年以降のガソリン車等の新車販売を条件付きで許可 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 主要国ドイツのEV販売支援策再開（1月）の影響 ➤ 中国メーカーの低価格EV攻勢 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 景気の持ち直しと一部販売支援策の効果から回復が期待されるが、成熟市場の中で回復は限定的 ➤ 環境規制の方向性が大きくは変わらない中、低価格EVを擁する中国メーカーの存在感がさらに高まる可能性も

Ⅲ. 国内自動車メーカーの動向

1. 販売動向

- 2025年の国内自動車メーカー7社の新車販売台数は2,284万台（前年比▲2.2%）と前年割れ。日産、マツダ、SUBARUは米国、ホンダは中国、三菱自工はASEANと主力市場での不振が影響し、前年を下回った。
- 一方、トヨタとスズキの2社が前年水準を確保。スズキは、2025年第3四半期（1～9月）は主力のインド市場の需要低迷に苦しんだものの、10～12月はインド政府の物品・サービス税（GST）減税の効果等から販売が回復し、通年では前年を僅かながら上回った。

国内自動車メーカー7社の新車販売台数の推移



(注) グラフはトヨタ除き（同社はP.2を参照）
 (資料) マークラインズ資料より当部作成

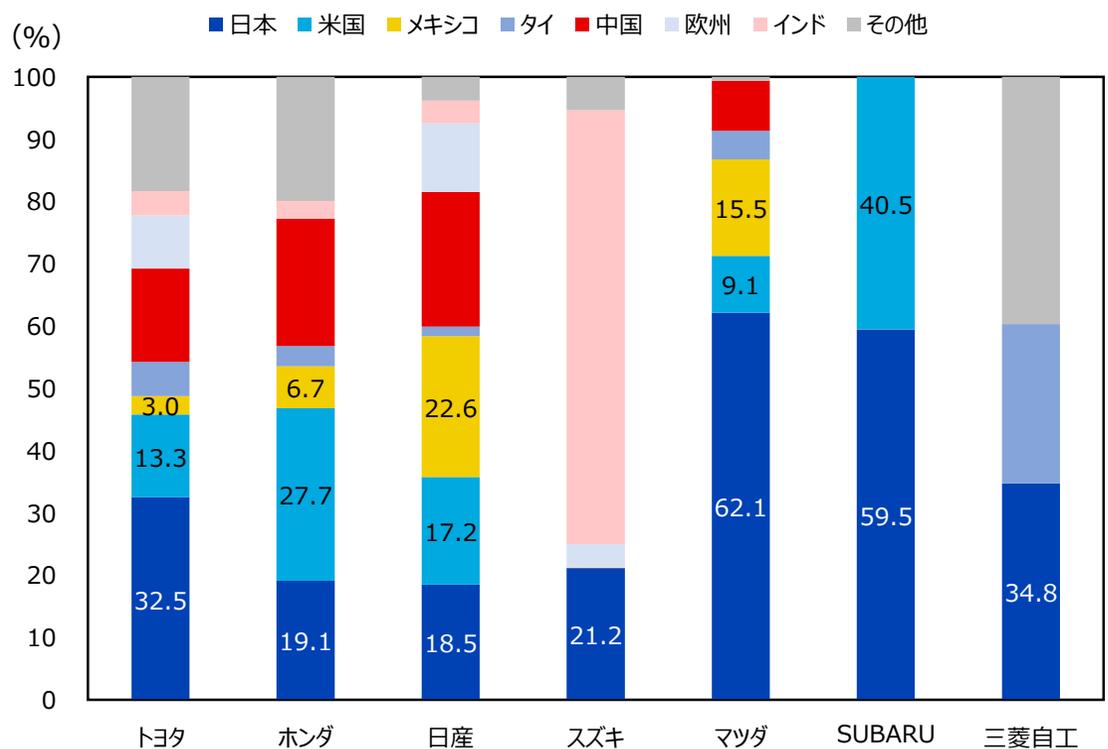
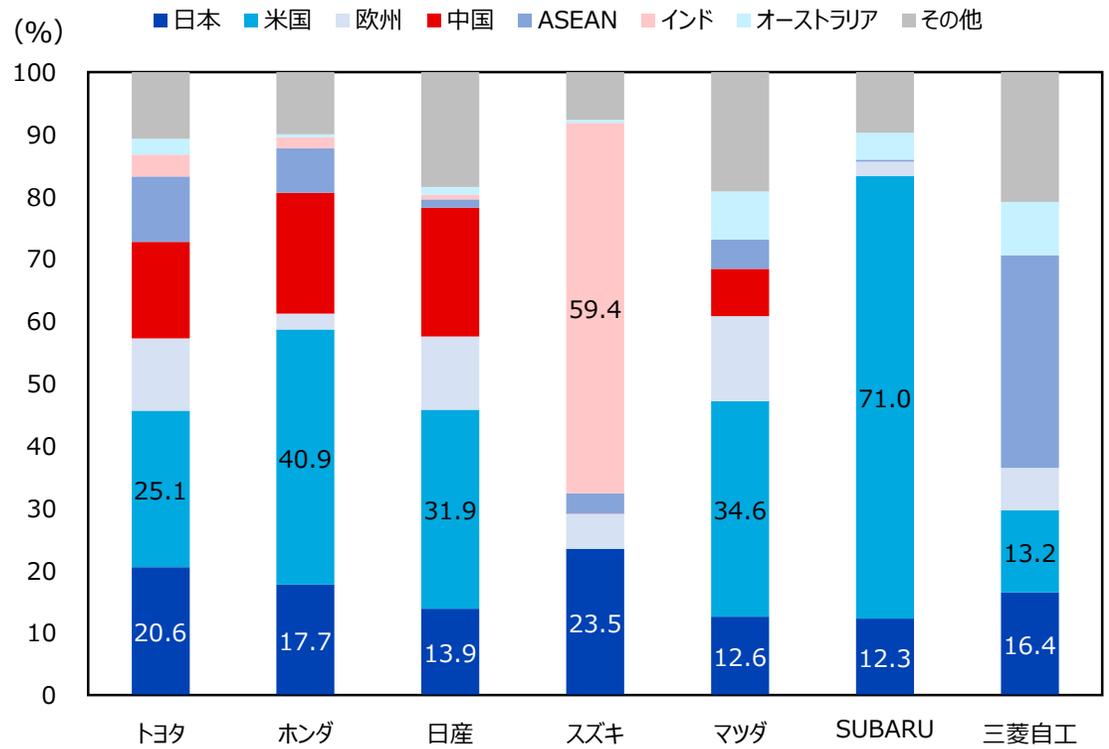
メーカー	2023	2024	2025				合計
			1-3	4-6	7-9	10-12	
トヨタ	1,057	1,016	251	263	252	264	1,031
	6.8	▲ 3.8	7.0	5.6	▲ 1.8	▲ 4.1	▲ 1.4
ホンダ	399	384	92	84	85	90	351
	5.1	▲ 3.8	▲ 8.2	▲ 6.3	▲ 8.1	▲ 11.5	▲ 8.6
日産	319	320	84	70	73	72	299
	5.0	0.1	▲ 6.9	▲ 9.1	▲ 1.2	▲ 8.2	▲ 6.4
スズキ	296	314	85	72	73	85	314
	3.2	6.1	▲ 1.7	▲ 4.8	▲ 3.9	▲ 10.9	▲ 0.1
マツダ	122	124	33	30	30	30	122
	12.7	1.5	8.9	▲ 0.7	▲ 4.5	▲ 9.8	▲ 1.7
SUBARU	89	93	24	22	23	22	91
	14.6	4.4	9.1	▲ 4.9	▲ 4.3	▲ 7.2	▲ 2.0
三菱自工	74	84	21	19	18	18	76
	▲ 13.0	13.7	▲ 5.9	▲ 4.6	▲ 16.5	▲ 12.9	▲ 10.0
7社計	2,356	2,335	590	560	553	581	2,284
	5.6	▲ 0.9	0.6	▲ 0.8	▲ 3.8	▲ 4.7	▲ 2.2

(注1) 上段は販売台数、下段は前年（同期）比
 (注2) P.14のグローバル販売台数の数値とはデータソースが異なるため一致しない
 (資料) マークラインズ資料より当部作成

2. 国・地域別の販売・生産構成

- 国内メーカー7社の2025年のグローバル販売に占める米国販売の割合をみると、SUBARUが71.0%と突出するが、トヨタ、ホンダ、マツダ、日産においても4分の1から4割の各社の最大ウェイトを占めている。トランプ関税を受けて各社とも米国以外の国・地域への販売拡大に取り組んでいるが、ASEANや欧州、オーストラリア等ではEVを武器に輸出攻勢を強める中国メーカーとの競合が激化しており、シェアの維持すら容易ではないとの見方が多い。
- 一方、米国生産の割合は、トヨタ、ホンダ、日産が2割弱～3割強、マツダは1割弱で、最も高いSUBARUにおいても約4割にとどまっている。こうした中で、米国生産の強化に取り組む動きが広がっているが、体制整備等に時間を要することもあり、現在のところ各社の生産構成に大きな変化はみられない。

国内メーカー7社の国・地域別販売台数構成比（2025年） 国内メーカー7社の国・地域別生産台数構成比（2025年）

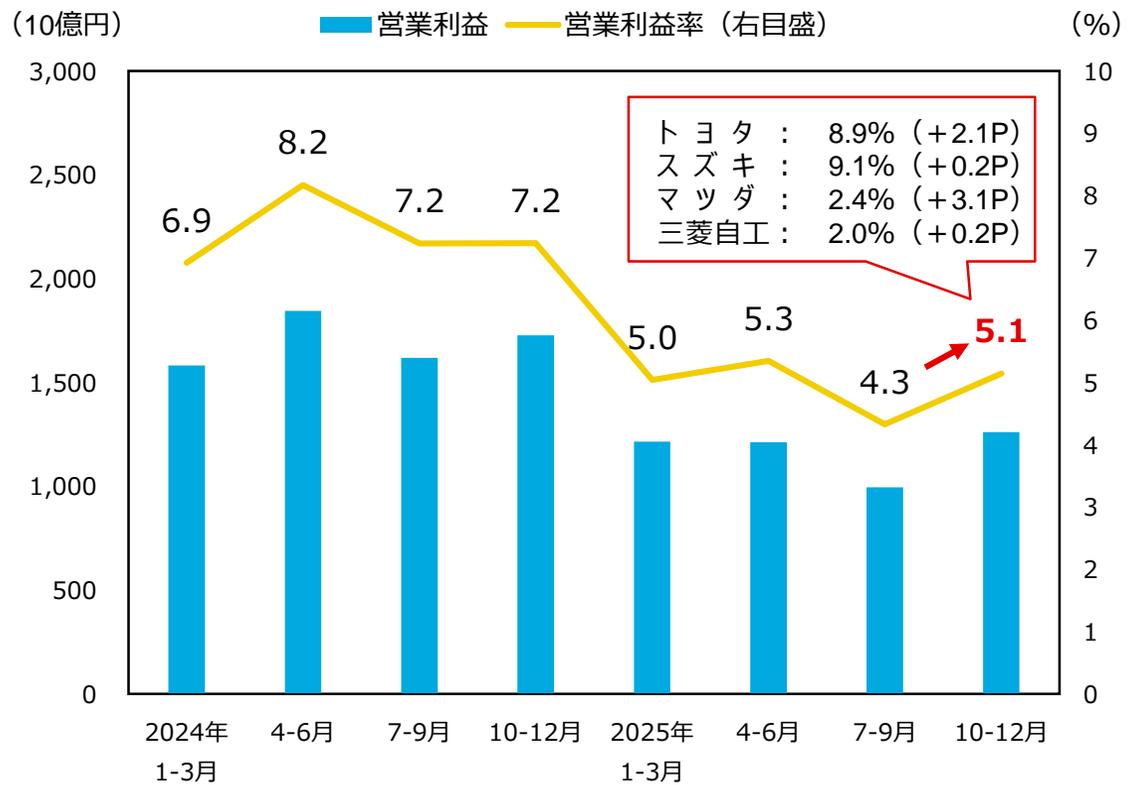


(注1) 欧州は西欧、中欧、東欧の合計
 (注2) ASEANはタイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、シンガポール、ミャンマー、ラオスの8カ国
 (資料) 左右グラフともにマークラインズ資料より当部作成

Ⅲ. 国内自動車メーカーの動向 3. 関税の業績影響

- 国内メーカー7社合計の営業利益率は、2024年は7～8%で推移したが、2025年に入り大きく低下し、7～9月は4%台に落ち込んだ。
- しかし、2025年10～12月は米国関税率（27.5%→15%）の引き下げに加えて各社の営業努力の進展などから上昇に転じており、今後も改善の動きが続くと期待される。

国内自動車メーカー7社の営業利益率の推移



【参考】国内自動車メーカー7社の2025年度第3四半期の業績

(億円、%)

メーカー	売上高		営業利益		営業利益率
	前年同期比	前年同期比	前年同期比	前年同期比	
トヨタ	134,568	▲ 8.6	11,910	▲ 2.0	8.9
ホンダ	34,345	▲ 8.9	▲ 934	-	▲ 2.7
日産	29,993	▲ 5.1	175	▲ 43.7	0.6
スズキ	15,121	15.8	1,376	5.8	9.1
マツダ	12,630	▲ 2.5	308	▲ 32.0	2.4
SUBARU	11,333	▲ 10.8	▲ 364	-	▲ 3.2
三菱自工	7,152	4.9	143	2.9	2.0
合計	245,142	2.7	12,614	▲ 27.0	5.1

(注) ホンダ・スズキは四輪車部門のみ
 (資料) 左グラフ、右表ともに各社資料より当部作成

1. 業績動向（2025年度第3四半期）

- マツダの2025年度第3四半期累計（4～12月）の業績は、売上高は3.5兆円（前年同期比▲5.1%）と減収、営業利益は▲231億円の赤字となった。
- ただし、第3四半期（10～12月）は固定費・変動費の削減効果などから308億円の営業黒字に転じている。引き続き国内をはじめとした米国市場以外での販売強化やサプライチェーン全体でのコスト削減などにより収益改善を図り、通期では200億円の最終黒字を確保する見通しである。

業績の推移と見通し

(億円、%)

	2023年度	2024年度	2025年度		
			第3四半期累計	前年同期比	通期見通し
売上高	48,277	50,189	35,015	▲5.1	48,200
営業利益	2,505	1,861	▲231	-	500
売上高営業利益率	5.2	3.7	-	-	1.0
当期純利益	2,077	1,141	▲147	-	200
為替レート	米ドル	145円	153円	▲4円	150円
	ユーロ	157円	164円	8円	174円

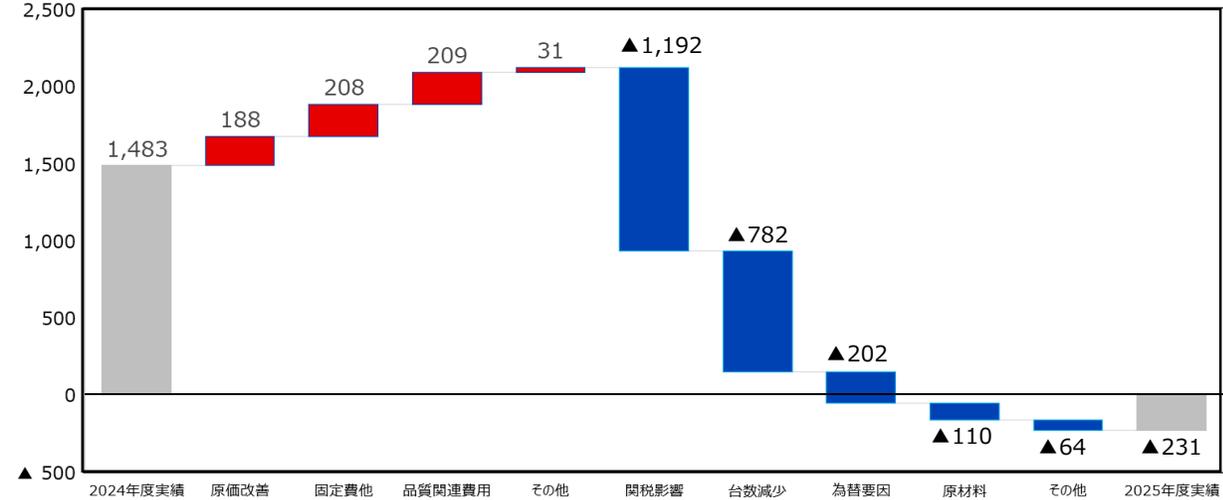
グローバル販売台数の推移と見通し

(千台、%)

	2023年度	2024年度	2025年度		
			第3四半期累計	前年同期比	見通し
日本	160	152	100	▲2.0	152
北米	514	617	447	▲3.7	610
米国	375	435	300	▲7.4	415
カナダ・メキシコ	139	182	147	5.0	195
欧州	180	174	114	▲12.3	170
中国	97	74	59	1.7	76
その他市場	290	286	200	▲6.1	272
合計	1,241	1,303	920	▲4.8	1,280

営業利益の増減要因（2025年度第3四半期累計）

(億円)



通期見通し達成に向けた取り組み

販売強化	<ul style="list-style-type: none"> 米国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"> 固定費400億円、変動費400億円の削減 2025年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
生産	<ul style="list-style-type: none"> 米国アラバマ工場を増産を計画

(資料) 各図表ともマツダ資料より当部作成

IV. マツダの動向 2. 販売動向 (1) 国別・モデル別の動向

- 2025年のグローバル販売台数は1,221千台（前年比▲1.7%）と、前年を下回った。中国（同+19.5%）は長安汽車との共同開発EV「EZ-6」などの好調により前年を大幅に上回ったものの、主力の米国（同▲3.3%）のほか、欧州（同▲9.2%）、オーストラリア（同▲4.2%）などで減少した。
- モデル別には、米国生産の「CX-50」は102千台（同+21.6%）と前年比2桁のプラスとなったが、フルモデルチェンジを控えた最量販車種「CX-5」は307千台（同▲5.3%）と前年を下回った。また、「CX-70」「CX-80」などのラージ商品群モデルも新車投入効果が弱まりつつある。

マツダのグローバル販売台数の推移

(千台、%)

国・地域	2023	2024	2025				合計
			1-3	4-6	7-9	10-12	
日本	178	142	49	32	36	32	150
	10.3	▲ 20.2	24.9	10.6	2.6	▲ 16.3	▲ 5.3
北米	498	596	153	147	159	140	599
	26.8	19.8	14.3	0.7	0.7	▲ 11.6	0.5
米国	363	424	110	100	109	91	410
	23.2	16.8	10.2	▲ 2.3	▲ 1.4	▲ 18.3	▲ 3.3
欧州	190	178	44	39	36	43	162
	26.2	▲ 6.0	▲ 6.3	▲ 21.5	▲ 11.1	4.5	▲ 9.2
中国	89	76	18	22	20	31	90
	▲ 14.8	▲ 14.7	▲ 9.0	27.4	35.8	26.7	▲ 19.5
オーストラリア	100	96	25	24	21	22	92
	4.5	▲ 4.0	5.7	▲ 3.9	▲ 14.6	▲ 3.6	▲ 4.2
全体	1,224	1,242	328	299	298	295	1,221
	2.1	1.5	8.9	▲ 0.7	▲ 4.5	▲ 9.8	▲ 1.7

(注1) 上段は販売台数、下段は前年（同期）比
 (注2) 欧州は西欧、中欧、東欧の合計
 (資料) マークラインズ資料より当部作成

マツダのモデル別販売台数の推移

(千台、%)

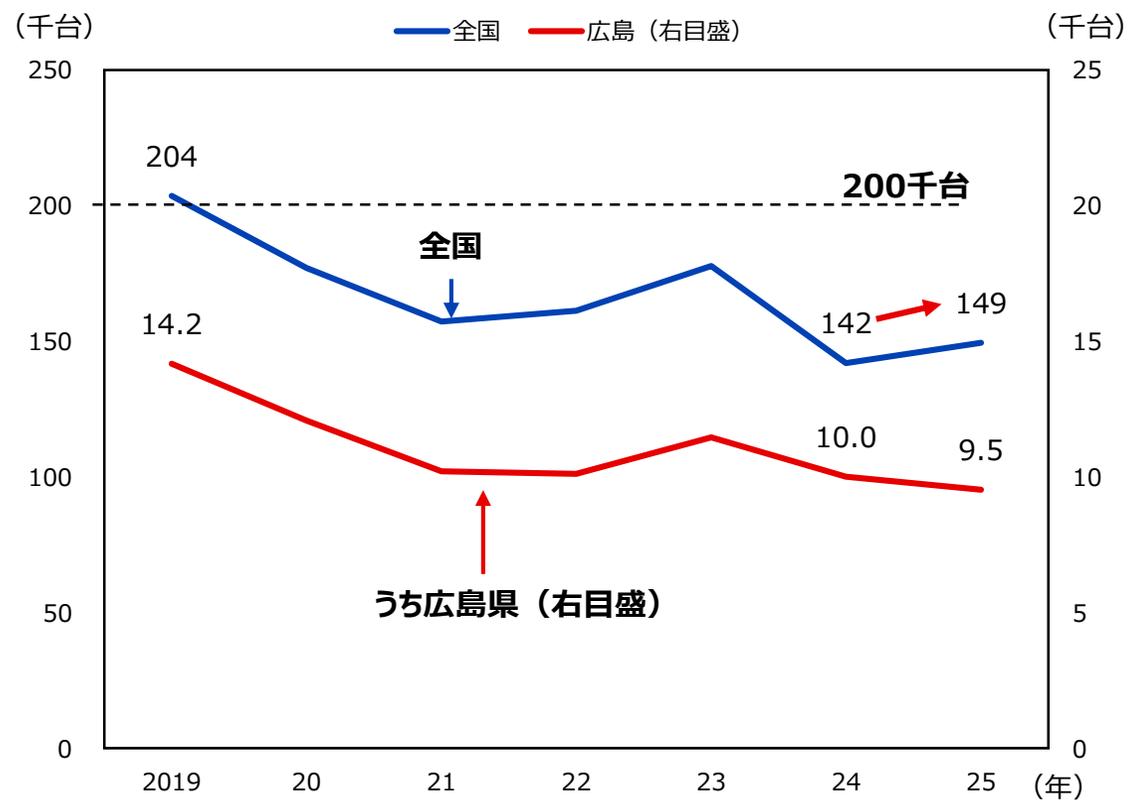
モデル	2023	2024	2025				合計
			1-3	4-6	7-9	10-12	
CX-5	340	324	80	78	75	74	307
	1.2	▲ 4.8	1.4	▲ 6.1	▲ 9.5	▲ 6.7	▲ 5.3
CX-30	190	225	55	46	47	46	195
	14.2	18.1	▲ 7.3	▲ 13.0	▲ 15.2	▲ 18.1	▲ 13.3
CX-50	64	104	29	29	36	33	127
	164.4	64.2	39.8	11.6	25.3	14.0	▲ 21.6
CX-60	55	32	12	10	9	10	41
	205.4	▲ 42.3	34.2	29.4	48.3	11.3	▲ 29.3
CX-70	0	14	6	6	5	3	20
	-	-	-	180.5	5.5	▲ 58.4	38.4
CX-80	-	10	8	5	5	5	22
	-	-	-	-	278.5	▲ 43.4	126.0
CX-90	37	70	19	17	20	14	70
	-	89.8	54.5	4.6	▲ 0.4	▲ 33.9	0.8
MAZDA2	100	102	27	21	21	23	91
	▲ 0.4	2.7	18.9	▲ 23.2	▲ 23.9	▲ 10.5	▲ 10.9
MAZDA3	177	160	40	36	30	32	137
	5.8	▲ 9.4	▲ 8.8	▲ 7.5	▲ 17.8	▲ 23.8	▲ 14.4
EZ-6	-	3	3	10	6	8	27
	-	-	-	-	-	126.8	▲ 667.4

(注1) 上段は販売台数、下段は前年（同期）比
 (注2) MAZDA3は「Axela」、「馬自達」の合計
 (資料) マークラインズ資料より当部作成

IV. マツダの動向 2. 販売動向 (2) 国内販売の動向

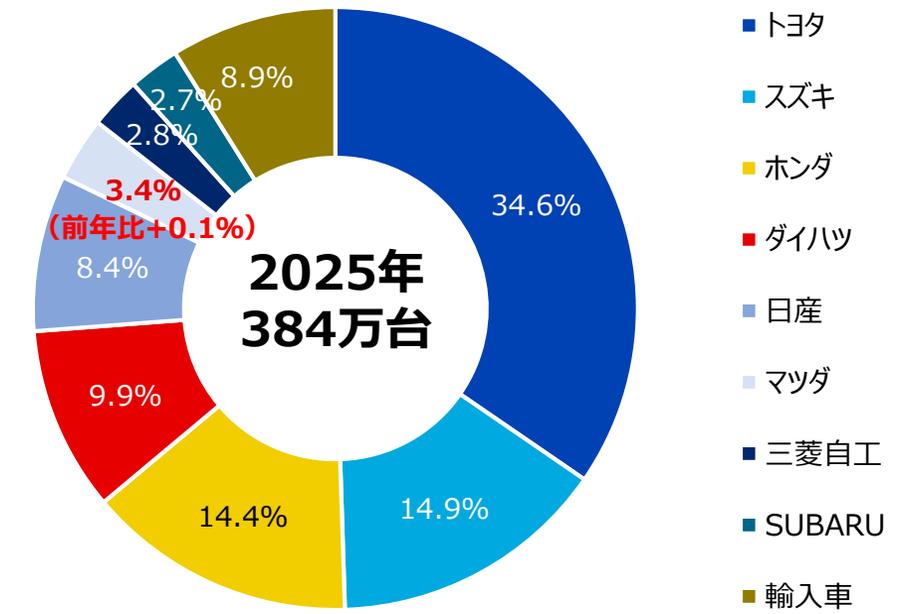
- マツダは、国内販売台数20万台を目標に掲げ、東京など10都市を重点市場と定めてブランド強化に取り組んでいる。
- 2025年の国内販売台数は14.9万台（前年比+5.3%）と前年を上回り、乗用車のシェアは3.4%（同+0.1%）に小幅ながら上昇した。2026年は新型「CX-5」の国内投入も予定されており、ブランド強化の取り組みとの相乗効果により、更なる販売拡大が期待される。

マツダの国内販売台数の推移



(注) 国内販売台数は、乗用車と商用車の合計
 (資料) マツダ資料、自動車販売協会連合会資料、全国軽自動車協会連合会資料より当部作成

乗用車販売台数のメーカー別シェア (2025年)

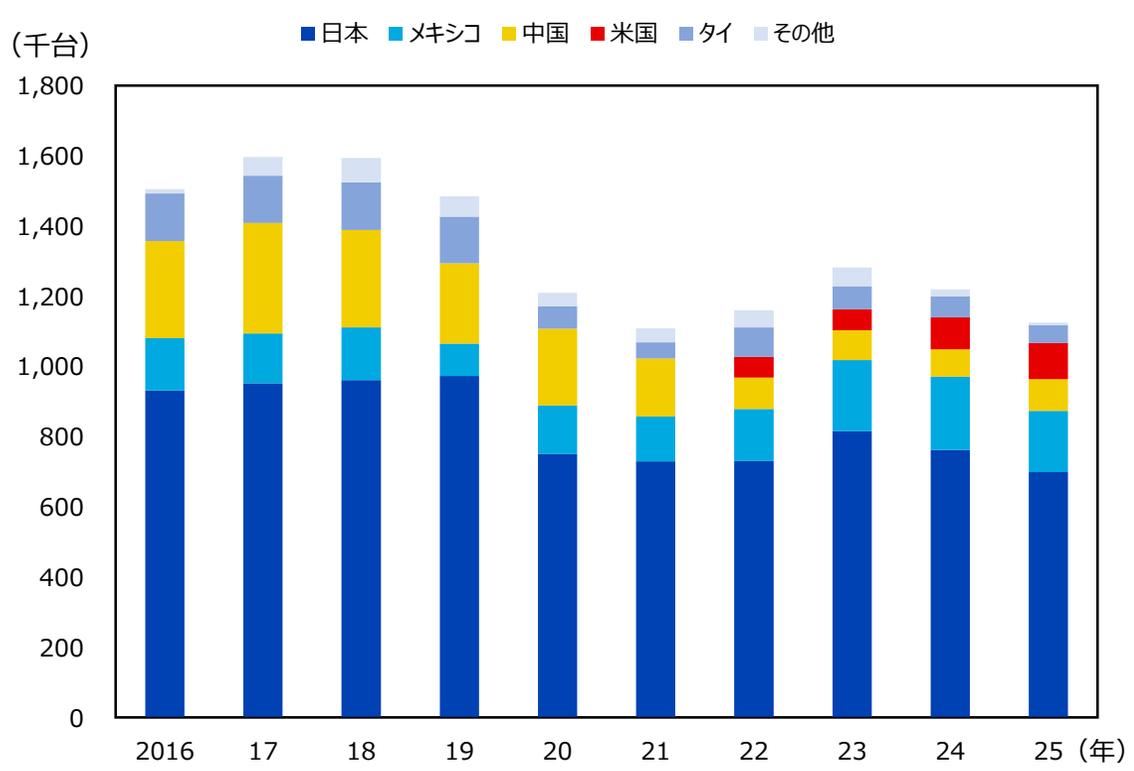


(資料) 自動車販売協会連合会資料、全国軽自動車協会連合会資料より当部作成

IV. マツダの動向 3. 生産動向 (1) グローバル生産の動向

- 2025年のグローバル生産台数は1,125千台（前年比▲8.0%）と前年を下回った。中国（同+16.9%）は「EZ-6」等の好調により、米国（同+11.9%）は「CX-50」の増産により2桁増となったものの、メキシコ（同▲16.6%）はトランプ関税を受けた生産調整により落ち込み、タイ（同▲14.1%）も低迷した。
- なお、マツダは、トランプ関税の中でも「国内生産700千台を維持」する方針を示している。なお、マツダ発表によれば、2025年は717千台（同▲4.4%）と前年は下回ったものの、欧州向けの新型「CX-5」の立ち上げ等により700千台水準を確保した。

マツダのグローバル生産台数の推移



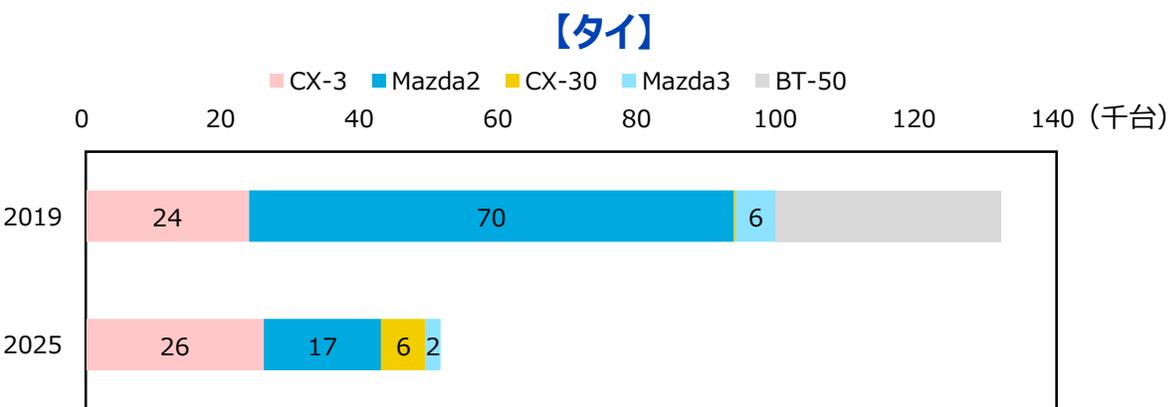
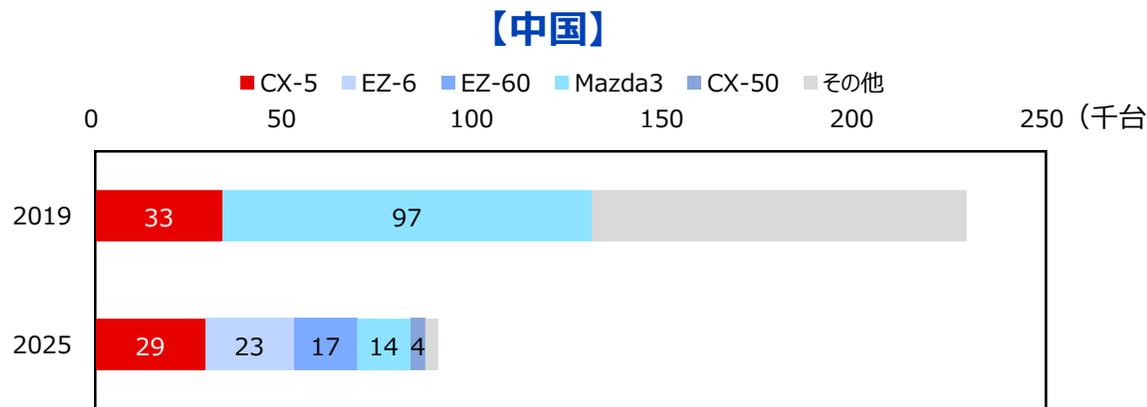
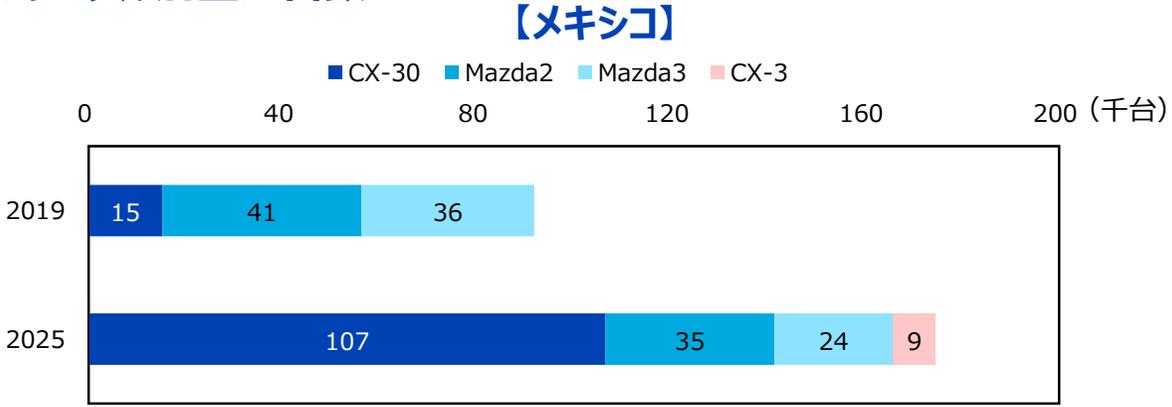
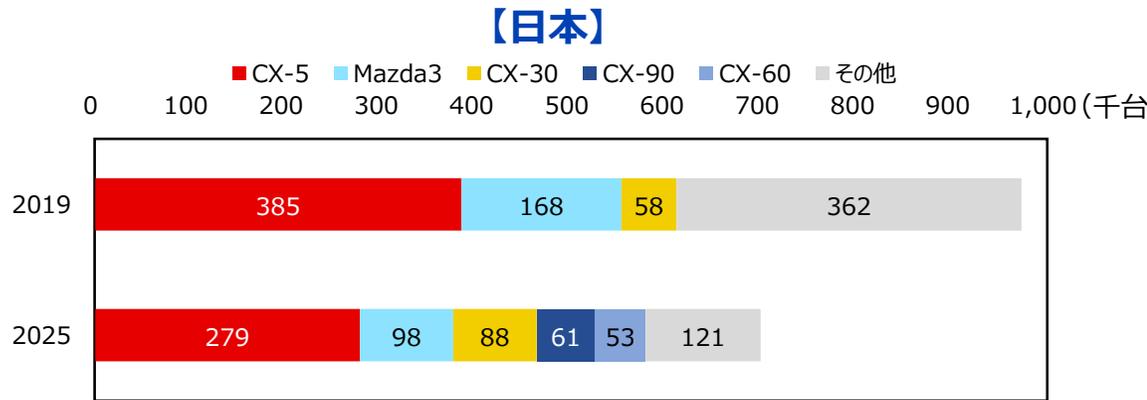
国別	生産能力 (年間)	2023	2024	2025				合計
				1-3	4-6	7-9	10-12	
日本	985	816	762	173	164	172	190	699
		11.6	▲ 6.6	▲ 8.7	▲ 12.9	▲ 11.1	▲ 0.2	▲ 8.2
メキシコ	250	203	209	57	42	40	36	175
		36.7	3.4	9.6	▲ 18.6	▲ 23.2	▲ 33.8	▲ 16.6
中国	220	84	77	16	23	21	31	90
		▲ 5.4	▲ 8.5	▲ 20.2	31.0	37.8	23.9	▲ 16.9
米国	150	60	92	28	27	24	23	103
		▲ 2.5	54.0	24.2	21.8	6.4	▲ 3.6	▲ 11.9
タイ	135	66	60	11	12	14	15	51
		▲ 21.2	▲ 9.7	▲ 16.1	▲ 34.1	▲ 23.9	39.3	▲ 14.1
合計	1,740	1,282	1,223	288	270	273	294	1,125
		10.4	▲ 4.6	▲ 6.1	▲ 11.7	▲ 10.6	▲ 3.6	▲ 8.0

(注1) 委託生産、ノックダウン生産（現地組立）を含む
 (注2) マツダ公表数値とは異なる
 (資料) 左グラフ、右表ともにマークラインズ資料より当部作成

IV. マツダの動向 3. 生産動向 (2) 主要拠点のモデル別生産動向

- 2025年の主要生産拠点のモデル別生産台数をみると、日本は「CX-5」(279千台)が全体の4割近くを占めて最も多く、「Mazda3」、「CX-30」などと続いている。コロナ禍前をピークに全体の生産が減少する中で、「CX-5」のほか「CX-30」、「CX-90」などSUVのウェイトが大きく高まっている。
- メキシコは、「CX-30」(107千台)が約6割を占める主力モデルで、国内生産の一部を移管したこともあって2019年から大幅に増加している。また、中国は、「Mazda3」を中心に大きく減少する中、EVの「EZ-6」、「EZ-60」の割合が合わせて4割を超え、タイは、従来の主力モデル「Mazda2」が落ち込み、現在はコンパクトSUV「CX-3」が約5割を占めている。

マツダの主要生産拠点のモデル別生産台数



(資料) 各グラフともにマークラインズ資料より当部作成

4. 新モデル投入計画

- マツダは2026年春より、最量販車種「CX-5」の新モデルを北米、日本に投入する計画である。新型「CX-5」はディーゼルエンジンモデルがなくなり、当面はガソリンエンジン（マイルドHVを含む）モデルのみの販売となるが、2027年には自社製システムを搭載したHVモデルの投入が予定されており、期待が高まっている。
- なお、国内の新型EV開発は、米国の環境政策変化等を踏まえて2029年以降に延期になる可能性が高いが、目下EVを必要とする中国・欧州市場等において長安汽車と共同開発した「EZ-60」や2026年には「CX-6e」を投入することで、各々の市場ニーズに適したモデルを投入していく方針である。

マツダの新モデル投入計画

	2025年	2026年	2027年
北米向け		ICE 新型「CX-5」	EV 新型EV (自社プラットフォーム) ※投入遅れの可能性あり
日本向け			HV 新型SUV (タイで生産)
欧州向け	EV MAZDA6e ICE 新型「CX-5」	EV CX-6e	HV 新型「CX-5」 (自社製HVシステム搭載)
中国向け	EV PHV EZ-60	ICE 新型「CX-5」	

(注) ICEはマイルドハイブリッド含む
 (資料) マツダ資料より当部作成

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き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、信頼できると思わ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