

ReVision次世代自動車 & 電動化サミット2025

自動車産業の構造変化の先に勝ち筋をえがく：中国メーカーと戦える、日本の次世代車の戦略とは



中西孝樹（なかにし・たかき）

- オレゴン大学卒。山一証券、メリルリンチ証券等を経て、JPモルガン証券東京支店株式調査部長、アライアンス・バーンスタインのグロース株式調査部長を歴任。現在は、ナカニシ自動車産業リサーチ代表アナリスト。国内外のアナリストランキングで6年連続第1位など不動の地位を保った日本を代表する自動車アナリスト。著書に『トヨタのEV戦争』（講談社）、『自動車新常態』『CASE革命』（いずれも日本経済新聞出版）など多数。2025年10月26日に『トヨタ対中国EV』（日本経済新聞出版）を発刊する。

■コメンテータ

日経Think! エキスパートとしてのコメンテータ

<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUC233YQ0T20C25A1000000/>

NewsPicks プロピッカーとしてのコメンテータ フォロワー2万人以上

<https://newspicks.com/news/11239531/>

■TV出演

多数あり。最近においては4月3日(水)プライムニュース「自動車関税」の波紋どこまで？

小野寺五典×木内登英×中西孝樹」

https://www.youtube.com/watch?v=P1-d5O_SP6c

<https://www.youtube.com/watch?v=kA83EPF3ZUQ>

■セミナー主宰

Response【Season3】中西孝樹の自動車・モビリティ産業インサイト

<https://response.jp/article/2025/02/04/391628.html>

■YouTube動画

PIVOT【自動車業界 最新分析：関税ショックと環境規制大転換】

<https://www.youtube.com/watch?v=kpaqoNZqTyk>

楽待【日産は復活する】トランプ関税15%「自動車業界」どうなる？

https://www.youtube.com/watch?v=68OC_-Og9uI

【中西孝樹×勝又佑記×愛宕伸康】トランプ関税15%、自動車産業への影響は？【楽

天証券トウシル】

<https://www.youtube.com/watch?v=ymqOHEGqRKA>

■連載寄稿

NIKKEI Mobility 「中西孝樹が読む」

「中西孝樹が乗った日産新ProPILOT 日本にNOAは根付くか」

<https://www.nikkei.com/prime/mobility/article/DGXZQOUC221CT0S5A920C2000000>

ベストカー「中西孝樹 自動車業界一流分析」

ベストカーWeb「自動車業界一流分析」

<https://bestcarweb.jp/feature/column/1105415>

■寄稿/講演

多数あり、以下のホームページを参照

http://nakanishiresearch.com/activities_cate/articles/

http://nakanishiresearch.com/activities_cate/speeches/

■代表的著作

2025年 **トヨタ対中国EV**（日経新聞出版）（最新刊：10月24日発売）

2023年 **トヨタのEV戦争**（講談社/講談社BC）

2020年 **自動車 新常態**(ニューノーマル)（日本経済新聞出版社）

2018年 **CASE革命** 2030年の自動車産業（日本経済新聞出版社）

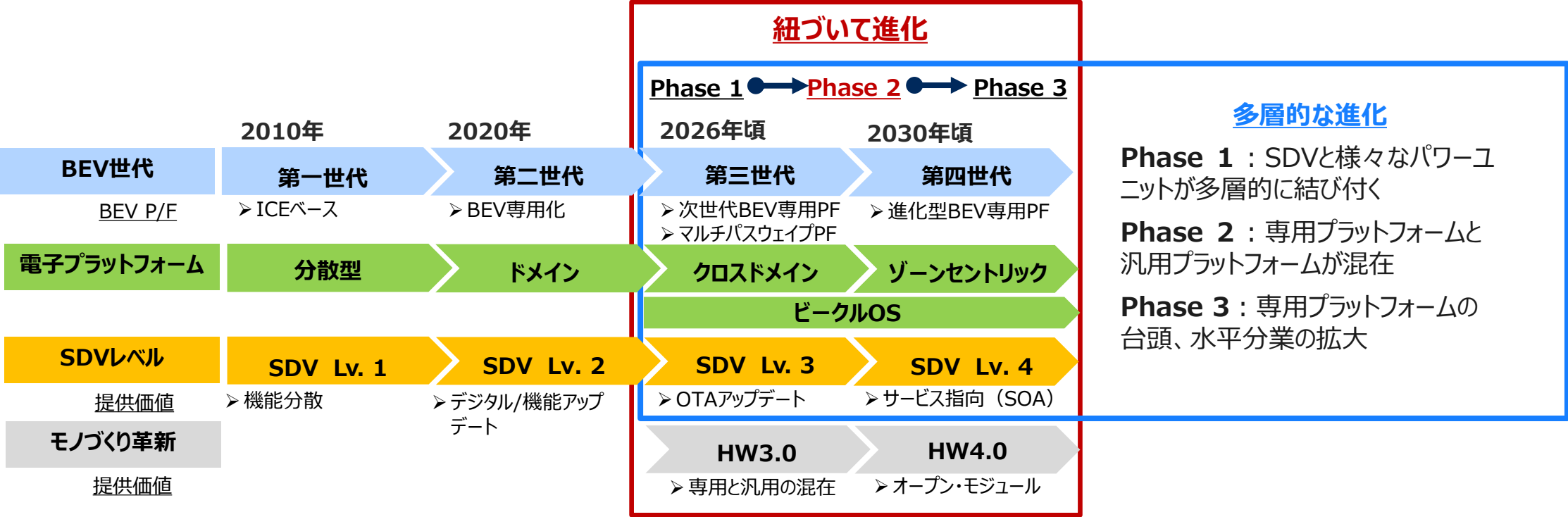
2015年 **オサムイズム**“小さな巨人”スズキの経営（日本経済新聞出版社）

2013年 **トヨタ対VW**（フォルクスワーゲン）（日本経済新聞出版社）



- BEV世代、SDV価値、モノづくり革新が紐づきながら進化する。中国EVは急速に第四世代へ進化中。
- グローバル市場において、第3世代から第4世代へスナップショットで移行するのではなく、その間に多層的な進化をする「Phase 2」が存在する。
- Phase 2は長期化する公算であり、様々な動力源と専用プラットフォーム（PF）と汎用PFが混在する期間の延長は、国内自動車産業にとっては好機。

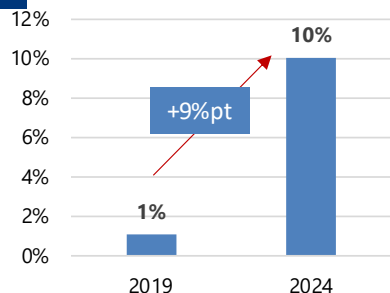
紐づくBEVとSDVの進化：世代とフェーズ



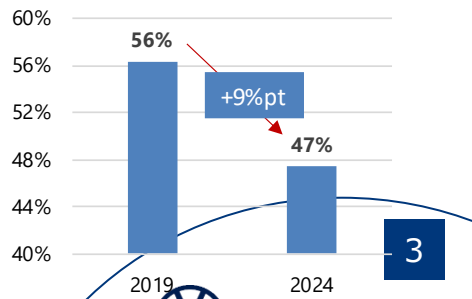
出所：ナカニシ自動車産業リサーチ

- **1** BEV x SDVが生み出す価値で世界をリードする新興勢力が台頭する。既に市場の10%のシェアを握り、2030年には20%近くへ更に台頭する可能性。
- **2** 伝統的基盤を強化し、マルチパスウェイで競争力を引き上げるトヨタ/スズキが窮地に陥った伝統勢においてシェアを防衛/上昇、同時に長期的な競争力へ布石。
- **3** 両社の間に挟まれた伝統グローバル勢はシェアを奪われ、新しい提供価値を確立しなければ存続の危機に直面。

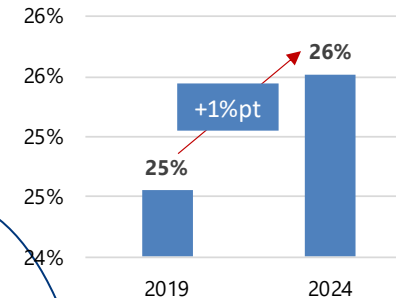
1 世界市場シェアの推移



3 世界市場シェアの推移

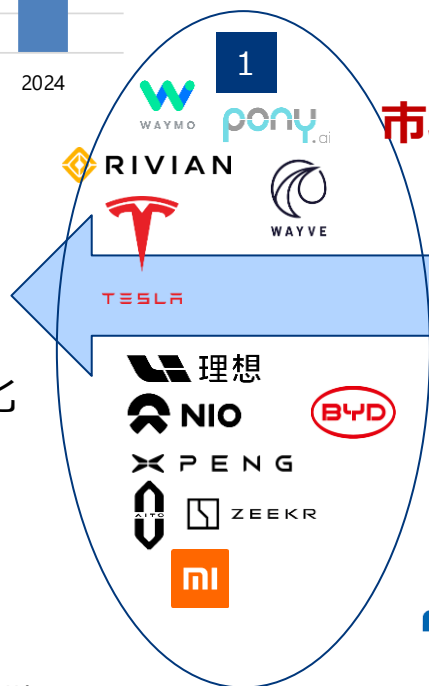


2 世界市場シェアの推移



革命的

クルマ単体の進化
BEV x AD
空間価値
人よりも安全

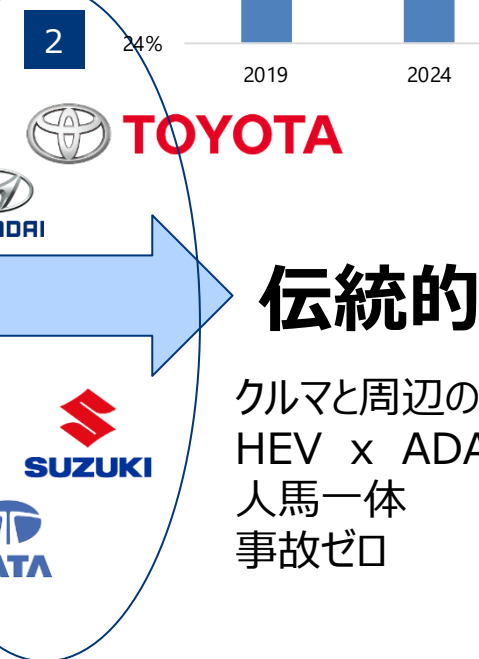


市場シェア奪取

SDVの提供価値

提携、連合
HONDA
NISSAN

市場シェア奪取



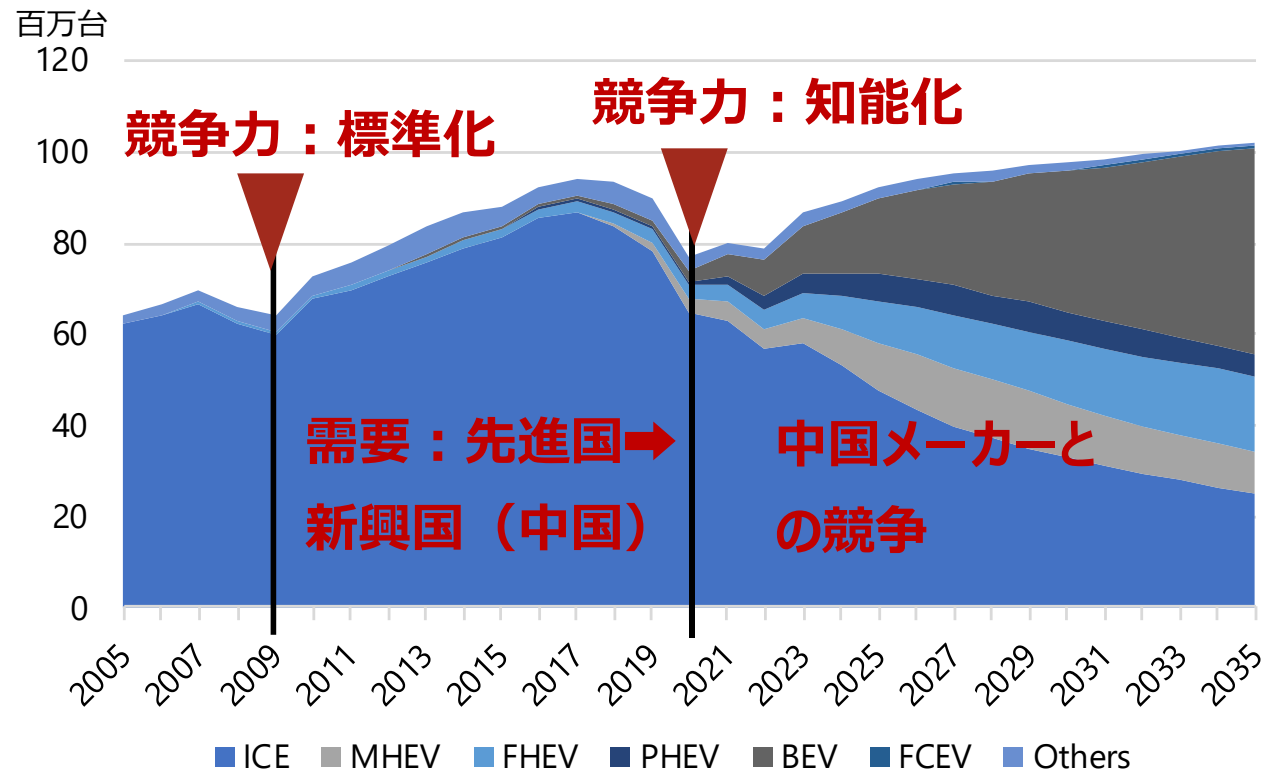
伝統的

クルマと周辺の進化
HEV x ADAS
人馬一体
事故ゼロ

BEV/SDV競争時代に突入し、「知能化」が新しい競争軸へ

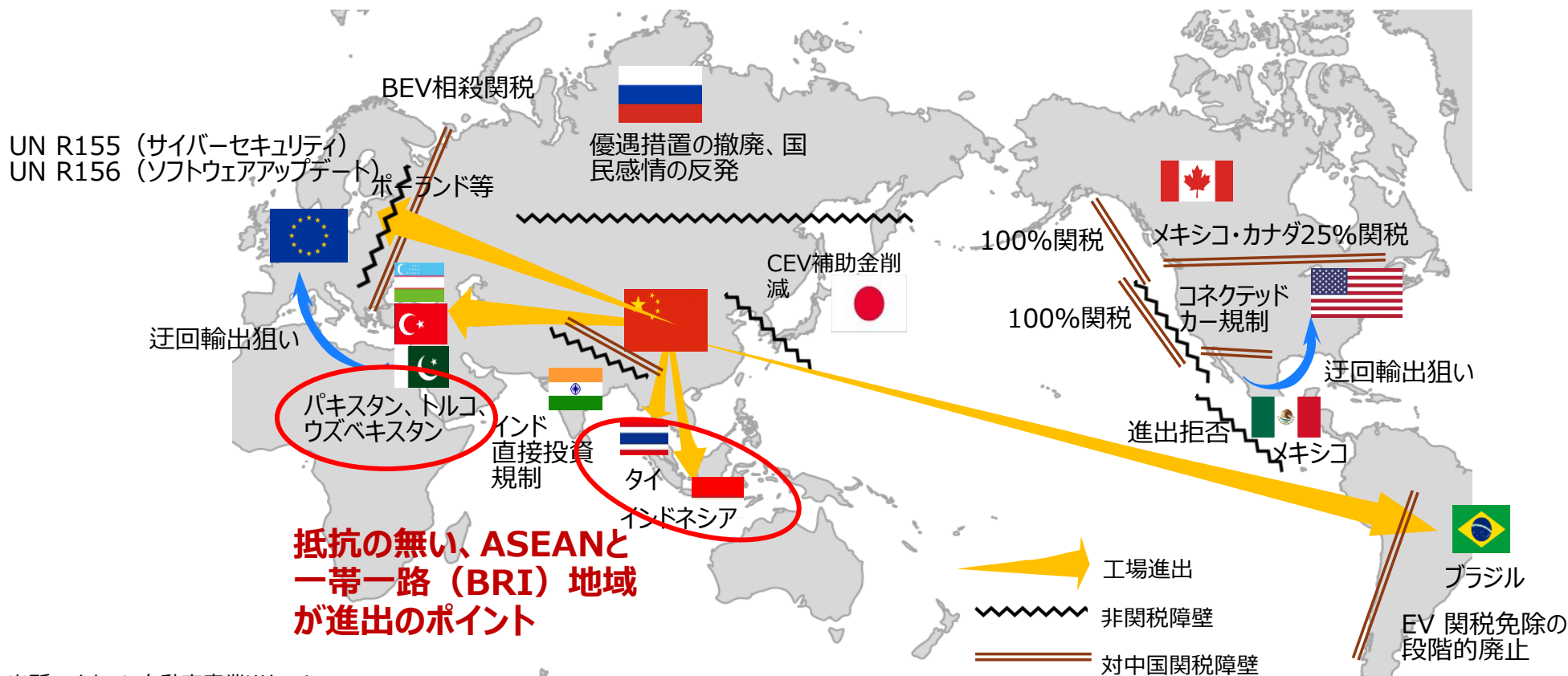
- 2010年代初頭から新車需要は先進国から新興国に移行する「パラダイムシフト」を契機に日本車の競争力に若干の陰り。
- 2020年以降はBEV/SDV競争時代に突入し、「知能化」が新しい競争軸へ。中国OEMとのSDV競争が始まり、日本車の競争力には重大な転換点が訪れている。

四輪車パワートレイン別販売台数と競争力の変遷



各国の対中国防衛戦線と中国メーカーの海外進出

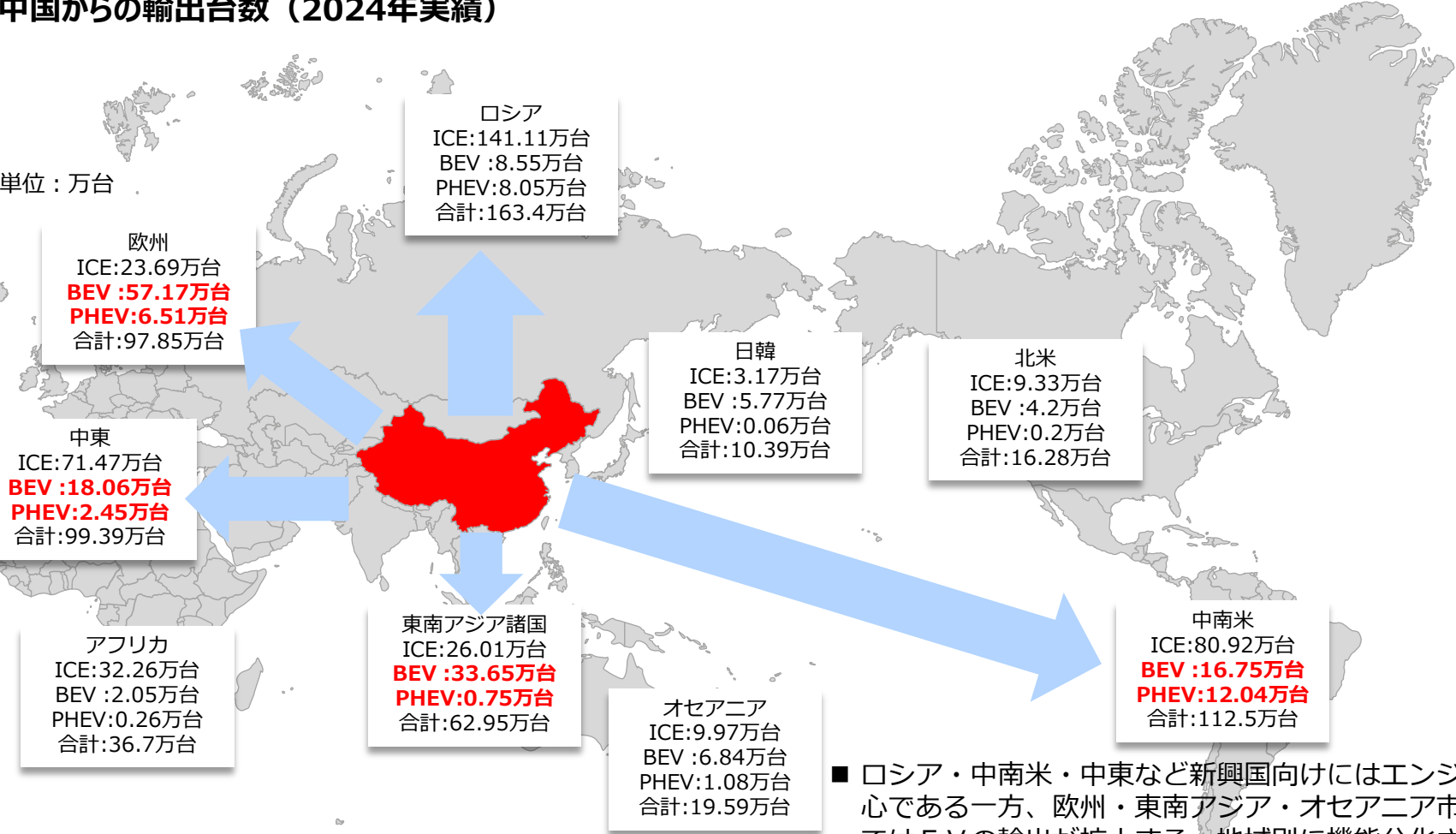
- 急激に台頭する中国自動車産業のグローバル化に対し、「抗中」と「親中」に世界は分断。「抗中」の代表は米国、欧州、インドであり、「親中」を掲げるのはタイ、インドネシアの東南アジアと「一帯一路（BRI）」政策で支援を受けるアフリカ、中央アジアの発展途上国。
- 中国自動車産業は「輸出立国」モデルから現地生産の拡大へ移り始めている。国家産業戦略、戦略産業クラスター、そして経済安全保障政策が絡み合った「中国型のグローバル化」が進む。



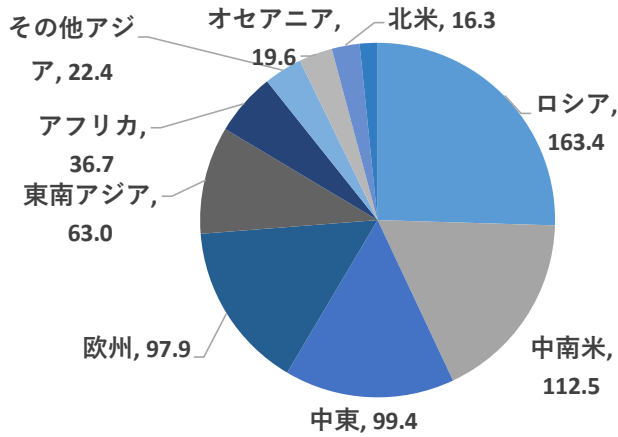
自動車産業を本格的な「輸出立国」モデルへと転換

■ EV分野において世界屈指のサプライチェーンと圧倒的なコスト競争力を築き上げた。これを受けて、2020年を転機として、中国政府は自動車産業を本格的な「輸出立国」モデルへと転換。

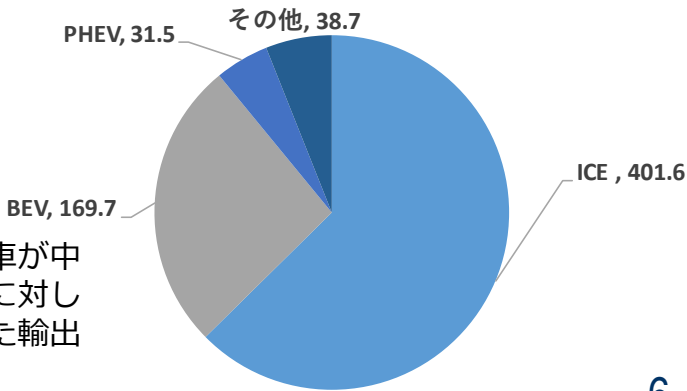
中国からの輸出台数（2024年実績）



2024年：仕向け地別輸出台数



2024年：パワートレイン別輸出台数

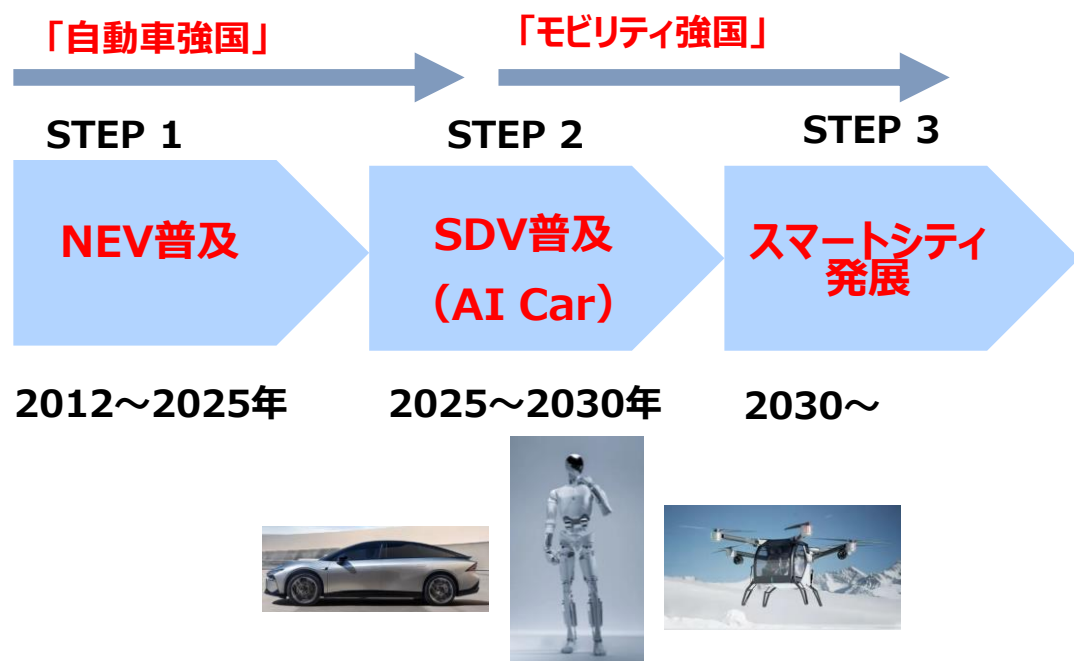


■ ロシア・中南米・中東など新興国向けにはエンジン車が中心である一方、欧州・東南アジア・オセアニア市場に対してはEVの輸出が拡大する、地域別に機能分化された輸出構造が構築されている

中国戦略は「製造2025」から「デジタルチャイナ」へ、半導体とA I のサプライチェーンの確立

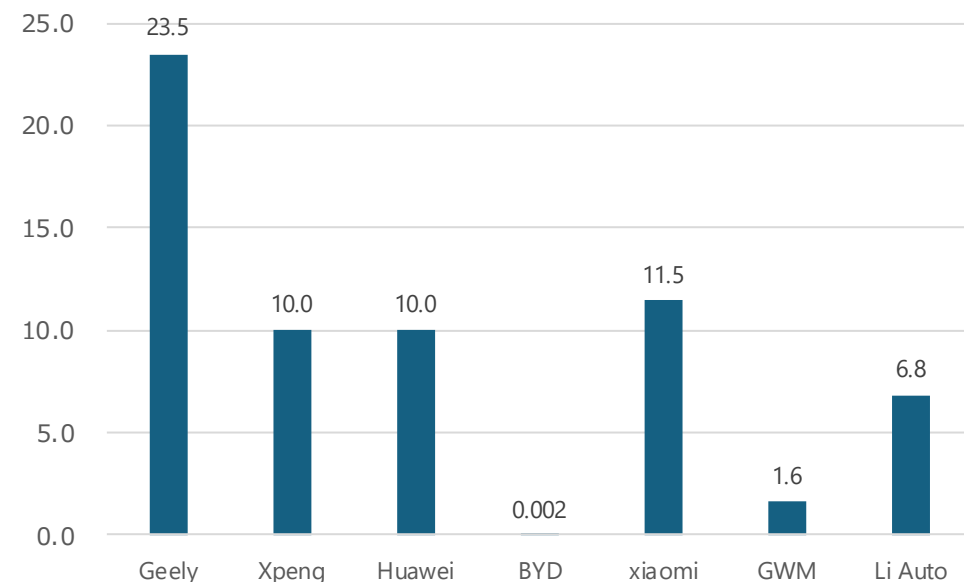
- 国家戦略の焦点は、国家安全保障と国際産業戦略の2つの観点から、半導体とAIのサプライチェーン確立に置かれ、SDVの発展を国家レベルで支援していくことになる。
- 中国メーカーはAI化したSDVこそが世界に打って出る戦略技術と位置づけている。中国国策は「デジタルチャイナ」戦略を掲げ、インフラと法律を整備し、企業は補助金や財政支援を受けた多大な投資を開始した。

中国のモビリティ戦略の方向性



出所：湯進「中国のCASE革命」、2022年に基づき、ナカニシ自動車産業リサーチ作成

各メーカーのAIクラウド計算能力（単位：EFLOPS）

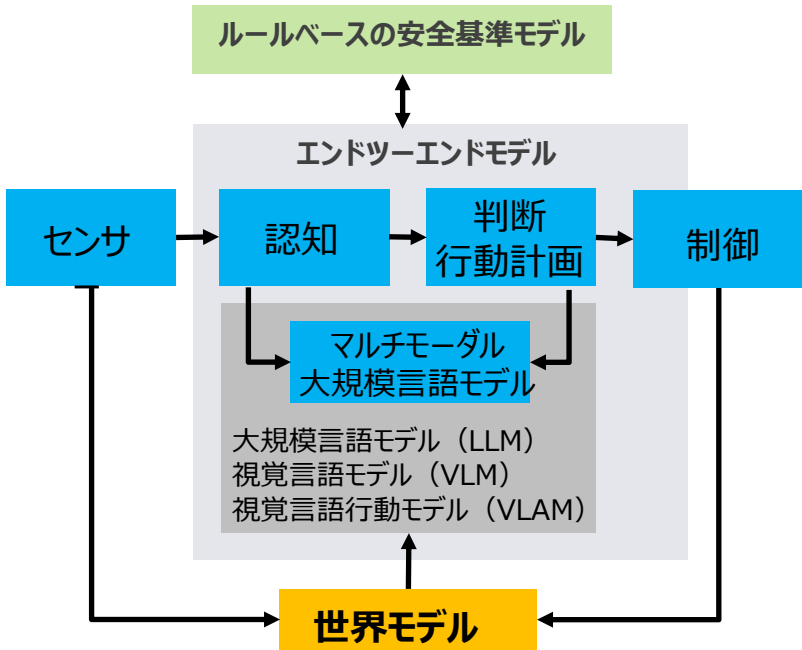


出所：各種資料を基にナカニシ自動車産業リサーチ作成

「早い者勝ち」から「一発逆転」へゲームチェンジ

- 「生成 A I」の発展は、生成 A I の活用により、仮想世界のデータを生成しシミュレーションを繰り返すことで大規模なデータセットを創出することが可能となり、データドリブン開発のループを回すことが可能となった。

典型的なE2E自動運転システムのフレームワーク



出所：ナカニシ自動車産業リサーチ

AIモデルの整理と役割、事例の整理

モデル	役割	事例
大規模言語モデル（LLM, Large Language Model）	大量のテキストデータを学習し、自然言語を理解・生成するAIモデル。	音声アシスタント、車載チャットなどのドライバーとの自然な対話
視覚言語モデル（VLM, Vision-Language Model）	画像や動画とテキストを同時に理解し、両者を結びつけて処理するAIモデル。画像キャプション生成やマルチモーダル検索などに利用。	高速NOA
視覚言語行動モデル（VLAM, Vision-Language-Action Model）	視覚と言語に加えて、行動まで結びつけるAIモデル。環境を認識し、指示を理解し、それに基づいて物理的または仮想的な行動を実行できる。	AIエージェントへの進化。市街地NOAや自動運転のAIコア技術となる。
ルールベースの安全基準モデル	交通ルールや人間が定めた条件をベースにルールで安全を担保する仕組み。	日産 ProPILOT 1.0、トヨタ TSS 3.0
世界モデル（World Model）	AIが周囲の世界（環境・物体・時間的な因果関係）を「内部的にシミュレーション」して理解するモデル。	Wayve（英スタートアップ）、Turing（日スタートアップ）
エンド・ツー・エンドモデル（E2E）	カメラやセンサーの入力（画像・音声）から、認知、判断、操作など 行動出力を一気通貫で学習するAIモデル。	Tesla FSD、シャオペン XNGP

出所：ナカニシ自動車産業リサーチ

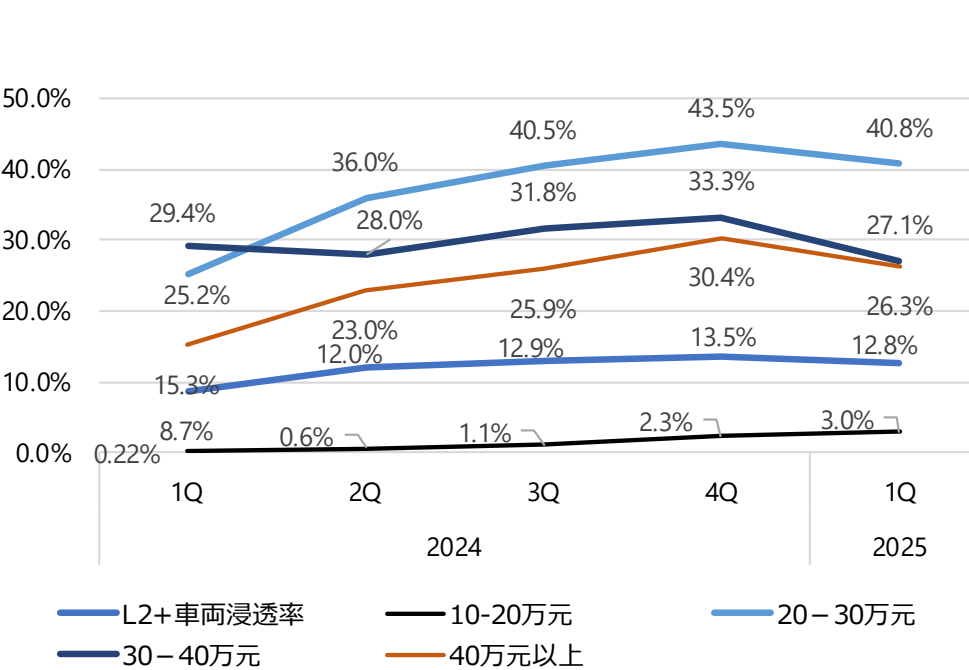
AIを搭載し、急激な進化を続けるADAS（L2+／L2++ NOA）

- L2+以上のシステムを搭載した車両が新車販売に占める比率は、2024年には13.5%へ上昇し、価格帯が20万～30万人民元の車両に限れば40%に達し、もはや標準装備と言っても過言ではない。

トヨタ bZ3XのL2++運転支援



中国：L2+以上のADAS/ADの普及比率

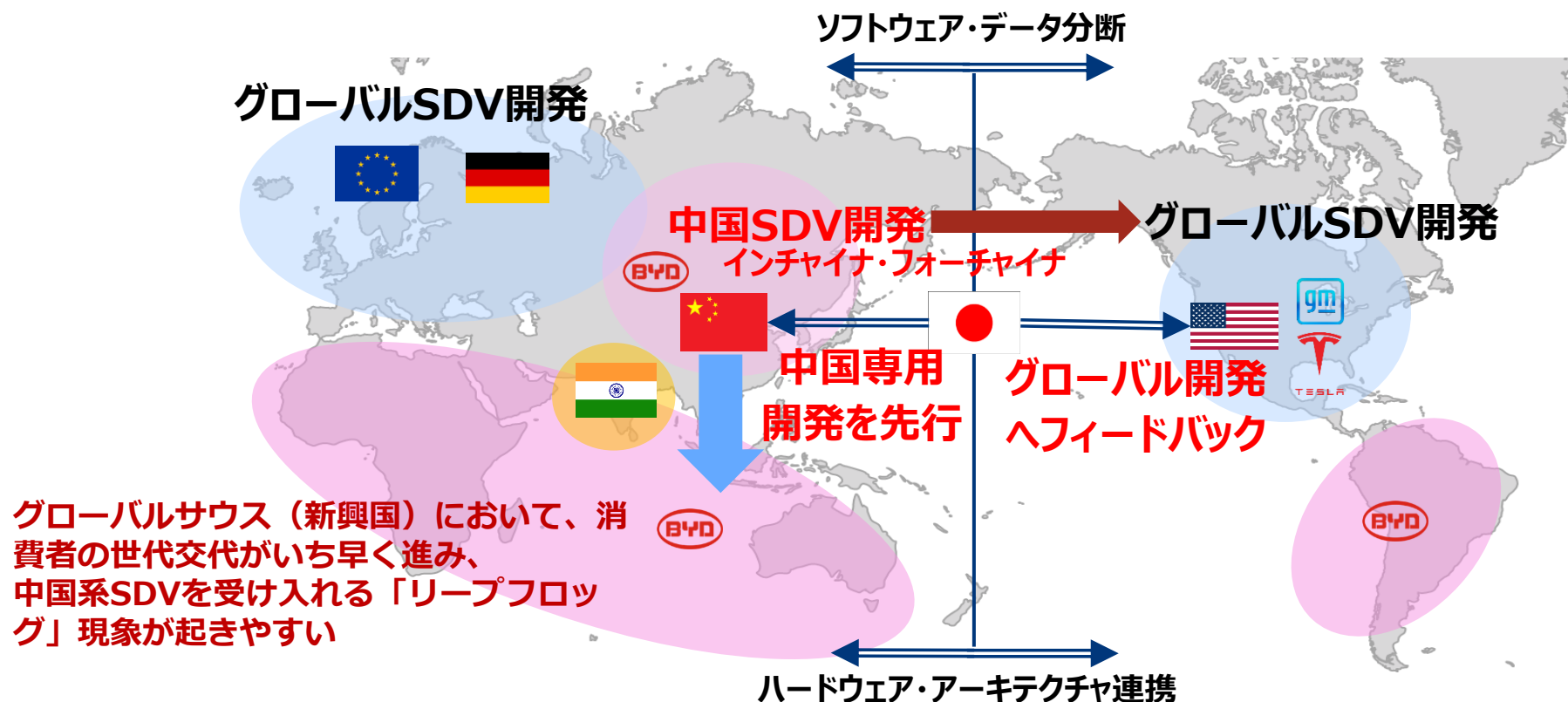


自動化レベルの分類

レベル1	システムが前後・左右のいづれかの車両制御に係る運転操作の一部を実施	フットフリー	ドライバーが常時監視
レベル2	システムが前後・左右の両方の車両制御に係る運転操作の一部を実施	ハンズフリー	
レベル3	システムが全ての運転タスクを実施（限定条件下）。システムからの要請に対する応答が必要	アイズフリー	ドライバーは、フォールバック
レベル4	システムが全ての運転タスクを実施（限定条件下）。要請等に対する応答が不要	ブレインフリー	ドライバーの監視は不要
レベル5	システムが全ての運転タスクを実施（限定条件なし）。システムからの要請に対する応答が不要	ドライバーレス	

「メイクイン・チャイナ」からグローバルモデルの更新・開発スピードの引き上げへ

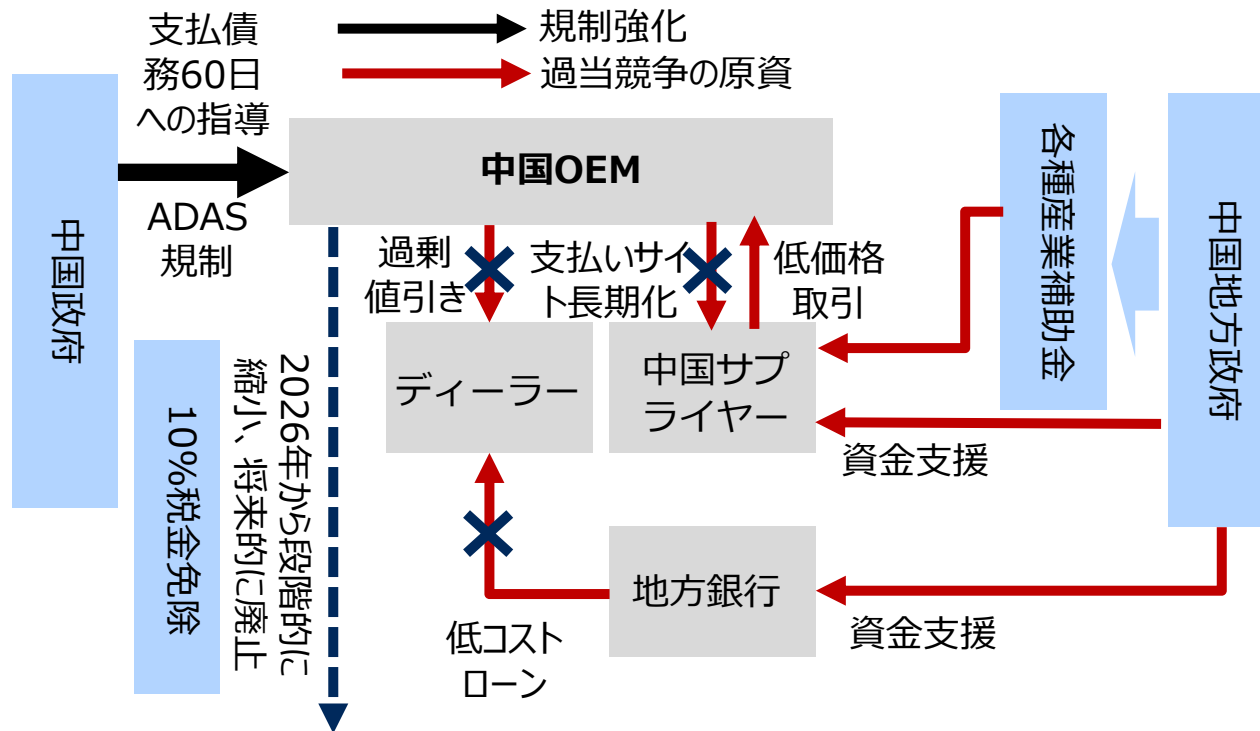
- グローバル自動車産業は、「インチャイナ、フォーチャイナ」に象徴される中国専用モデルのSDV開発と先進国向けグローバルSDV開発プロセスの二つの系統を分離。
- 「知能化」や「電動化」技術の更新スピードが世界でも突出して早い中国市場で先行して「インチャイナ、フォーチャイナ」開発を実施、その更新スピードをグローバルSDV開発プロセスへフィードバックすることで、世界市場における中国モデルと戦う。長期的視野の下、中国に対抗し得る固有の進化にも同時に挑戦することが大切である。



中国自動車産業の「反内巻」への動き

- 中央政府は自動車産業の健全性を再建するために「反内巻（Anti-Involusion）規制強化へ転じ、「乱売・過当競争を規制」し、価格競争から脱却する動きが顕著となっている。
- 中国市場は、値引き競争から付加価値競争へ、中国国内から輸出・現地生産の拡大重視へ移行する見通し。

中国政府の反内巻政策



**値引き競争から付加価値競争へ
中国国内から海外販売重視へ**



トヨタ自動車：中国版マルチパスウェイを展開

- 中国版ハイランダー/シエナでREEVを推進し中国版マルチパスウェイを展開。中国のマルチパスウェイはNEVに比重を置いて進めていく。
- 「合資企業で最もスマートな新能源車」と「トヨタのグローバルモデルで最もスマートな車」を実現することにより、「**油電同強**」（ガソリン車と電気自動車の両方で強みを維持）を継続的に強化する。



BEV専用プラットフォーム

小型・中型車向けのBEVプラットフォーム、全長5メートル以内のA～Bクラスの新エネルギー車をカバー

BEV

bZ3X



マルチパスウェイプラットフォーム

全長5.3メートル未満のC～Dクラスの新エネルギー車をカバーし、BEV、PHEV、REEVをカバーする。

BEV、PHEV、REEV

bZ7 (BEV)

Highlander (REEV)

Sienna (REEV)



グローバルプラットフォーム

TNGAに基づくGA-K、GA-C、GA-Bプラットフォーム群で主にトヨタハイブリッドシステムを搭載する。

HEV/ICE



- XiaomiのAIoTシステムと連携
- HuaweiのHarmony OSコックピットとAIアシスタント採用
- Momentaの先進運転支援システム採用
- Tencentと音声アシスタント共同開発

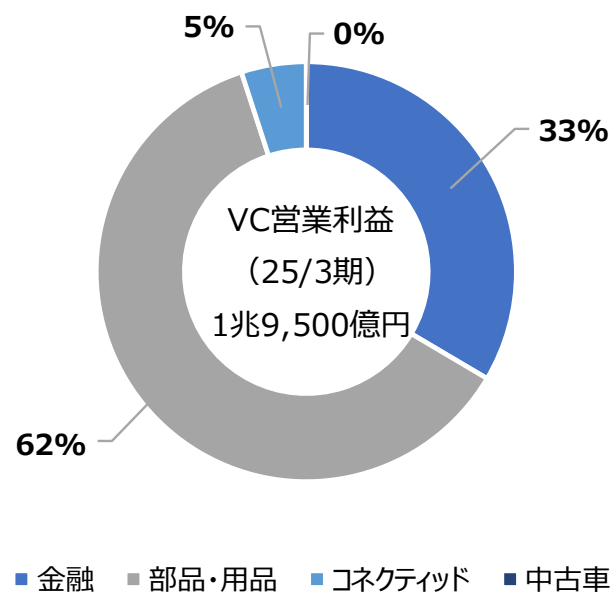


トヨタのSDVバリューチェーン戦略

- 自動車の売切り型ビジネスの先行きは厳しい。SDVバリューチェーンを積み上げて、継続課金型（リカーリング）なサービス収益を新たな収益機会へ取り込むことが持続的成長には不可欠となる。
- **SDVバリューチェーンを拡大し「20%レベルのROEを目指すべきではないか」という同社の課題意識を表明済み。**

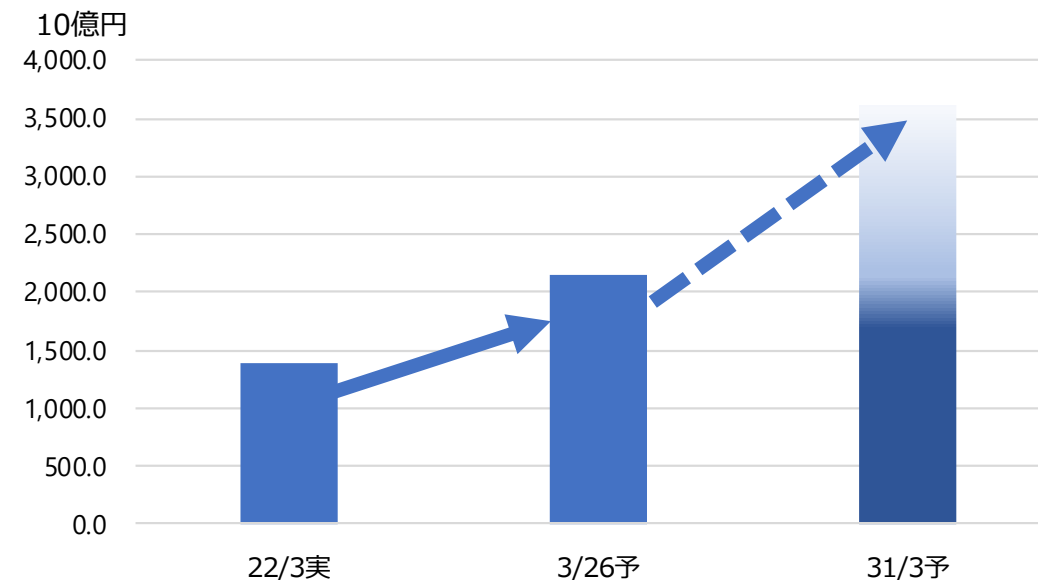


トヨタ：バリューチェーン収益構造



出所：会社資料

トヨタ：中・長期のバリューチェーン利益成長ポテンシャル

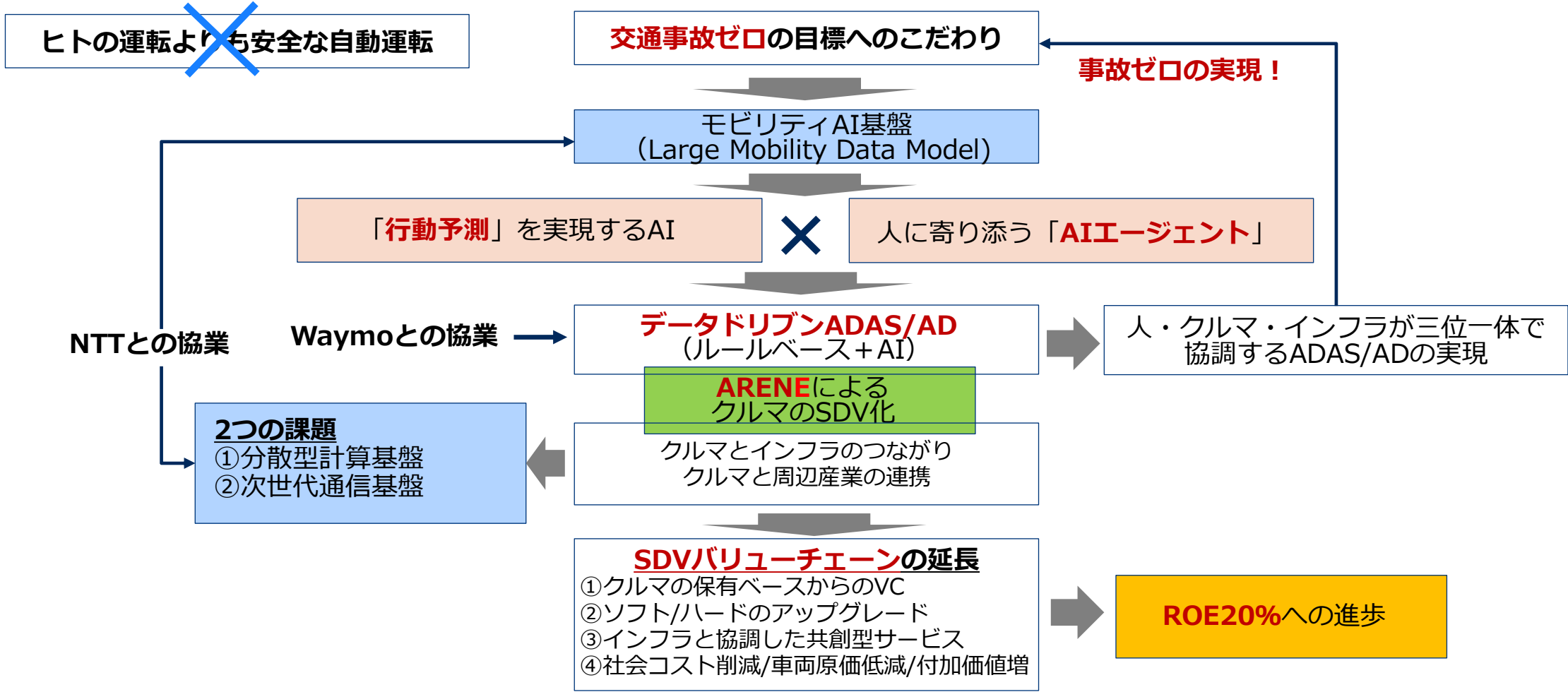


出所：ナカニシ自動車産業リサーチ予想
©2025 ナカニシ自動車産業リサーチ

トヨタのSDV戦略：俯瞰図

- 人よりも安全なADAD/ADではなく、事故ゼロを実現するADAD/ADが開発目標。 AIカンパニーとなるトヨタが、モビリティ周辺産業と連携しSDVバリューチェーンで稼ぐ。

トヨタのSDV戦略



「トヨタ対中国EV」

熾烈な競争が最強メーカーを生む

2025/10/24発売予定

日本経済新聞出版

世界の自動車産業を突き動かしてきた電動化と自動運転の大きなうねりは、環境規制の軌道修正と生成AIの登場によって、大きな節目を迎えた。

ゲームのルールが智能化へと大きく変わるなか、中国市場の最強EVメーカー群と彼らを支える強力なエコシステムが台頭著しい。

伝統的メーカーの盟主トヨタ自動車は異なるアプローチで挑み、ときに厳しく競い、ときに手を結ぶ。両者は未来の自動車市場をつかみとるべく、他を圧倒する。競争力を獲得した2強の挟撃を受け、多くの伝統的メーカーは急速に市場を侵食されつつある。

中国国内市場からグローバル市場へと競争のステージを移し始めた中国EVメーカー。東南アジアのみならず、日本への本格進出も始まった。はたしてトヨタと国内自動車産業に勝ち筋はあるのか。



https://www.amazon.co.jp/%E3%83%88%E3%83%A8%E3%82%BF%E5%AF%BE%E4%B8%AD%E5%9B%BDEV%E3%83%87%E3%82%B8%E3%82%BF%E3%83%AB%E5%8C%96%E3%81%99%E3%82%8B%E8%A3%BD%E9%80%A0%E6%A5%AD%E3%81%AE%E7%B7%8F%E5%8A%9B%E6%88%A6%E4%B8%AD%E8%A5%BF%E5%AD%9D%E6%A8%B9/dp/429612501X/ref=sr_1_1?crid=1TPR8JRFV65LQ&dib=eyJ2IjojMSJ9.szdijJBS5QDLYs0wzR7KPA.7GSjgvQtLdMrUIMzF1kOhMM7xNCDUHOEIQDDQV1XyY&dib_tag=se&keywords=%E3%83%88%E3%83%A8%E3%82%BF%E5%AF%BE%E4%B8%AD%E5%9B%BDev&qid=1759279065&prefix=%2Caps%2C184&sr=8-1

Important Disclosures

©2025株式会社ナカニシ自動車産業リサーチ（NRI）。本誌記載のデータ、意見、予想、推定、見通しは、本書の日付時点における各種の情報源からナカニシ自動車産業リサーチが入手、分析、判断したものです。その正確性、妥当性等を一切保証するものではありません。

本書中の情報・意見等に依拠したことにより生じる一切の損害について、ナカニシ自動車産業リサーチは一切責任を負いません。本書中の意見等は、前提の変更がある場合には、見通しや結論の変更が必要となる性質を含んでいますが、本書中の見通し結論等が、今後修正されたとしても、ナカニシ自動車産業リサーチは当該見通し結論等を改定する義務や、通知する義務を負うものではありません。

無許可の使用または開示を禁じます。レポート全体または一部の如何にかかわらず、ナカニシ自動車産業リサーチの合意なしに転用、転送または第三者へ開示することを禁じます。