2026年10月9日
愛知県上海産業情報センター
鈴　木　　健　大

一般調査報告書
中国自動車メーカーの日本市場戦略 —— BYDの軽EV「ラッコ」発売と日本の軽EV市場

1　はじめに —— 海外メーカー初の「軽専用EV」

前号（8月号）では、国内市場の調整を受けて、中国の自動車メーカーが海外展開（「出海」）を本格化させている状況を取り上げました。その動きは、本県の主力産業の足元である日本市場にも及んでいます。

2026年7月28日、中国の電気自動車（EV）大手、比亜迪（BYD）の日本法人であるBYD Auto Japanは、日本市場専用に開発した軽自動車規格のEV「RACCO（ラッコ）」を発売しました。軽自動車は日本独自の規格で、新車販売の4割近くを占めます。同社によると、海外メーカーがこの規格に合わせて専用車を一から開発したのは、これが初めてです。本号では、BYDの日本展開の経緯、ラッコの概要と販売の立ち上がり、迎え撃つ国内の軽EV市場、そして制度や普及をめぐる課題を順に整理します。

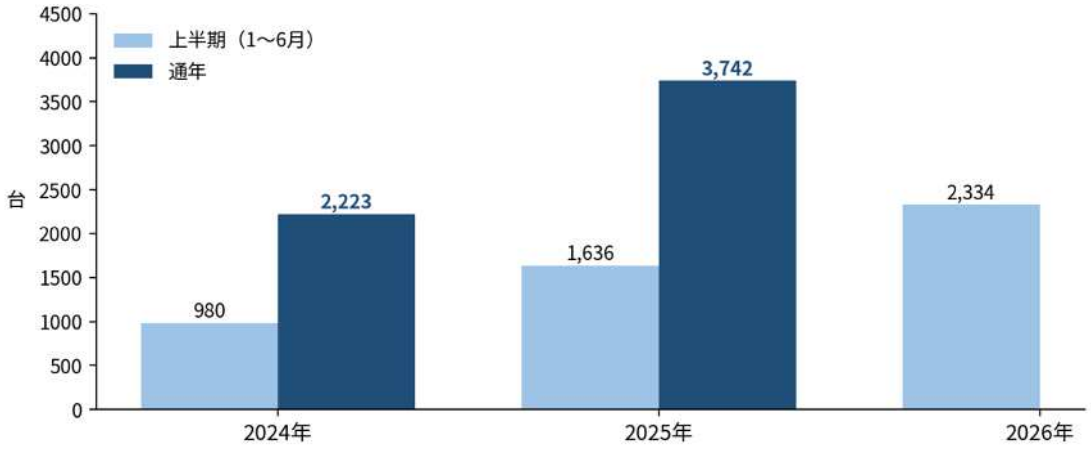
2　BYDの日本展開 —— 乗用車参入から3年余り

BYDは電池メーカーとして創業した企業で、2025年の世界販売台数は、EVやプラグインハイブリッド車（PHEV）などの新エネルギー車を合わせて約460万台（前年比7.7%増）でした。このうち電気自動車（EV）の乗用車は約226万台で、EVの年間販売台数で米テスラを上回り世界首位となりました。日本では電池事業に始まり、2015年から電動バスを導入しています。同社によると、2015年の初導入から11年で国内の電気バス納車実績は500台を超え、トップシェアを維持しています。2026年7月には名古屋営業所を開設し、中京地区での電気バスの普及に取り組むとしています。

乗用車は2022年7月に参入を発表し、2023年1月のSUV「ATTO 3」を皮切りに、小型車「DOLPHIN」、セダン「SEAL」、SUV「SEALION 7」を順次投入しました。現在は、PHEVの「SEALION 6」とラッコを加えた6モデルを販売しています。日本自動車輸入組合（JAIA）によると、BYDの日本国内における乗用車の新規登録台数は、2024年の2,223台から2025年には3,742台（前年比68.3%増）となり、乗用車販売を開始した2023年以降、暦年で過去最高を更新しました。2026年上半期も2,334台（前年同期比42.7%増）と増加しています（図A）。ただし、日本の新車市場全体から見れば、まだ小さな規模にとどまります。

愛知県
Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

図 A　BYD の日本における乗用車新規登録台数の推移（バスを除く）



出典：日本自動車輸入組合（JAIA）「外国メーカー車（乗用車）」統計、BYD Auto Japan 発表をもとに当センター作成。2026 年は上半期のみ。

BYD Auto Japanの東福寺厚樹社長によると、2026年8月初旬時点で正式なショールームは55店舗、開業準備中の拠点を含めると77拠点となっており、年内に100店舗まで拡大する計画です。ラッコは、こうした販売網の拡大と組み合わせて、ブランドの認知を一段広げる役割を担う車種とみられます。

3　ラッコの概要 —— 日本の「売れ筋」をEVで

ラッコは全長3,395mm、全幅1,475mm、全高1,800mmの背の高い「スーパーハイトワゴン」で、同社によると軽EVとして初めて、左右両側に電動スライドドアを備えました。日本で最も販売台数の多いタイプの軽自動車を、EVとして仕立てた形です。グレードは、電池容量22.40kWh・一充電走行距離210kmの「200」（214万5,000円）と、35.84kWh・320kmの「300 Plus」（239万8,000円）、「300 Premium」（249万7,000円）の3種類です（価格は税込、走行距離はWLTCモード）。

電池には同社のリン酸鉄リチウムイオン電池「ブレードバッテリー」を用い、電池を車体構造の一部として組み込む「CTB（Cell to Body）」技術を採用しています。販売面では長期保証や据置型ローンを用意しました。また、技術面では、通信を介したソフトウェア更新（OTA）に対応するSDV（ソフトウェア定義車両）の考え方を取り入れています。同社は年内に1万台の受注を目標に掲げています。

4　販売の立ち上がり —— 好調な受注と納車の遅れ

同社の発表によると、ラッコの受注は発売から約2週間で1,000台を超えました。この時点の購入形態は、既存の車に加えて買い足す「増車」が37.5%、「買い替え」が35.7%、「新規購入」が26.8%で、セカンドカーとしての需要が目立ちます。8月はお盆休みで販売店の平均稼働日が16日にとどまりましたが、BYD全体の月間受注は1,260台と過去最高を記録しました。報道によると、9月27日時点のラッコの受注は1,832台で、その85%を最上級の「300 Premium」が占めています。

一方で、受注と実際の販売・納車には開きがあります。全国軽自動車協会連合会によると、ラッコの新車販売台数は7月が125台、8月が81台、9月が442台で、9月末までの累計は648台となりました。9月は前月の約5.5倍に増えましたが、9月27日時点の累計受注1,832台と比べると、販売・納車への反映は途上にあります。BYD Auto Japanは9月3日の発表で、受注の大半を占める上位グレードの本格的な納車を9月後半から始める予定としていました。同社の社長は、燃料価格の上昇を背景に世界的にEV需要が高まり、上位グレードに搭載する電池が「奪い合い」になっているとし、9月下旬の取材では受注残が約

愛知県
Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

1,300台に上ると述べています。年内1万台という目標に対して、現時点での受注はなお開きがあり、今後数か月の推移を見る必要があります。

5　迎え撃つ国内勢 ―― 軽EV市場の競争が本格化

日本の軽EV市場では、2009年に三菱自動車が軽乗用EV「i-MiEV」を発売しました。その後、2022年6月に日産「サクラ」と三菱「eKクロス EV」が発売され、軽EVの普及が本格化しました。サクラは発売から約4年で国内累計販売10万台に達し、2022年から2025年までの4年連続で国内EV販売台数の首位となっています。続いて、2025年9月にホンダ「N-ONE e:」、2026年2月にダイハツ・トヨタ・スズキが共同開発した軽商用EV「e-ハイゼット カーゴ」などが発売されました。さらにスズキは10月6日、同社初の軽乗用EV「e SKY」を発表し、11月16日に発売する予定です（表1）。

表１　主な軽乗用 EV の比較

車名	発売	電池容量	一充電走行距離（WLTC）	価格（税込）	国のCEV補助金
日産 サクラ	2022年6月 （2026年改良）	20kWh	180km	244.9万円～	58万円
ホンダ N-ONE e:	2025年9月	29.6kWh	295km	269.9万円～	58万円
BYD ラッコ	2026年7月	22.40kWh／ 35.84kWh	210km／ 320km	214.5万～249.7万円	15万円
スズキ e SKY	2026年11月 （予定）	26kWh	310km	212万～279万円 （最安のAは受注生産）	56.8万円

出典：各社公表資料、次世代自動車振興センター「車種別交付額一覧」等をもとに当センター作成。

三菱 eKクロス EVはサクラの兄弟車のため省略。

中国勢の参入も続きます。報道によると、奇瑞汽車（Chery）はカー用品大手のオートバックスセブンなどとの合弁会社を通じて「EMTA」ブランドで日本に進出し、2027年に第1弾の軽EVを投入する計画です。また、吉利（Geely）グループ傘下の高級EVブランド「ZEEKR」については、国内企業のフォロフライが大型EVミニバン「ZEEKR 009」を輸入・販売するとしており、2026年夏頃の納車開始を予定していると報じられています。

競争相手でありながら、取引先でもあるという関係も生まれています。スズキが国内でも販売するSUV「eビターラ」は、BYD傘下の電池メーカーから電池を調達しています。中国メーカーの電池技術や生産力を、日本メーカーが自社の電動化に取り込む動きも並行して進んでいます。

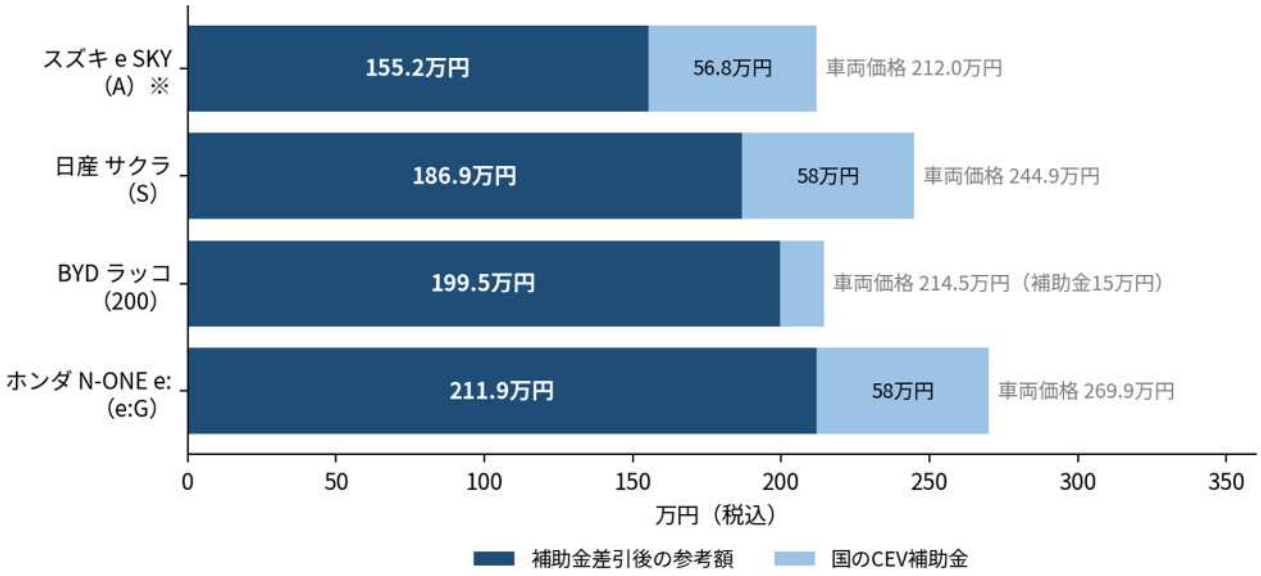
6　制度と普及をめぐる論点

第一に、補助金制度です。国のクリーンエネルギー自動車導入促進補助金（CEV補助金）は、2024年度から、車両の性能に加えて、充電インフラの整備、整備体制や整備人材の育成、車両のサイバーセキュリティ対策、ライフサイクル全体での持続可能性など、メーカーの取組を総合的に評価して補助額を決める仕組みとなりました。2026年4月1日以降の新車登録・届出に適用される令和7年度補正予算のCEV補助金では、サクラとN-ONE e:の補助額がそれぞれ58万円であるのに対し、ラッコは全グレード一律15万円となっています。車両本体価格の最安グレードは、ラッコが214万5,000円、サクラが244万8,600円で、ラッコの方が30万3,600円安くなっています。しかし、国のCEV補助金を差し引くと、ラッコは199万5,000円、サクラは186万8,600円となり、サクラの方が12万6,400円安くなります。また、11

愛知県
Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

月発売予定のスズキ「e SKY」は、最安のAグレード（受注生産）で車両価格212万円から補助金56万8,000円を差し引くと、155万2,000円となります（図B）。

図 B　主な軽乗用 EV の最安グレード価格と CEV 補助金（2026 年 10 月時点）



※スズキ「e SKY」は 2026 年 11 月 16 日発売予定。最安の A グレードは受注生産。

地方自治体独自の補助金、諸費用等は含まない。

出典：各社公表価格、次世代自動車振興センター「車種別交付額一覧」等をもとに当センター作成。

第二に、EVそのものの普及です。2026年9月の国内乗用EV販売台数は前年同月比88.6%増の1万6,074台と、単月で過去最高を記録しました。ただし、販売の伸びは主に登録車がけん引しており、軽EVの販売台数は前年同月比34.8%減の2,634台となるなど、車種区分によって動向に違いがみられます。前年9月はホンダ「N-ONE e:」の発売直後で販売が集中しており、その反動が大きいとみられます。なお、国のCEV補助金は2026年1月から、登録車EVの補助上限額が90万円から130万円に引き上げられた一方、軽EVは58万円に据え置かれており、登録車EVと軽EVの間で補助金による購入支援の条件に差が生じています。一方、中国では、EVにPHEVなどを加えた新エネルギー車の乗用車小売販売に占める割合が、2026年8月に65.2%に達しました。日本では同年9月の新車乗用車販売に占めるEVの割合が4.5%にとどまっており、両国の市場環境は大きく異なります。ただし、中国の数値にはPHEVなどが含まれるため、EVのみを対象とする日本の数値とは単純に比較できない点に留意が必要です。

第三に、利用環境と信頼の構築です。EVの購入では、自宅で充電できるかどうかが大きな判断材料となります。日本では自動車の保有に当たって保管場所の確保が求められ（軽自動車は、普通車のような車庫証明ではなく、一部の地域で保管場所の届出が必要です）、駐車場のない世帯は購入の対象になりにくい面があります。また、集合住宅では駐車場があっても、充電設備の設置に管理組合などの合意や工事が必要となる場合があり、自宅での充電環境を確保しにくいことがEV普及の課題となっています。さらに、中国製の自動車に対する消費者の慎重な見方を指摘する販売店の声も報じられています。

7　本県への示唆

軽自動車は、国内メーカーが長年にわたって技術と販売網を築いてきた分野です。ラッコの登場によって、その競争は、車両価格や航続距離に加え、ソフトウェア更新、保証、ローンなどを組み合わせた

愛知県
Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

総合的な提案力の競争へと広がりつつあります。今後、スズキのe SKYの投入や奇瑞汽車の参入が続けば、価格や装備の水準はさらに動く可能性があります。

本県の部品産業にとっては、軽EVの選択肢が増え、市場が広がること自体が電動化関連部品の需要拡大につながり得ます。一方で、BYDのように電池から完成車までをグループ内で幅広く手がけるメーカーでは、既存の国内完成車メーカーとは部品調達の構造が異なる可能性があります。本県の部品メーカーが新たな取引機会を得るには、海外メーカーの調達方針や、求められる技術・品質・コストの条件を把握することが重要です。また、補助金の評価基準のように、制度の設計が競争条件を左右する点にも注意が必要です。日本の消費者が中国メーカーの車をどう評価するかは、海外市場で日系企業が中国勢と競う際の参考材料にもなります。

8　終わりに

ラッコは発売直後の受注で一定の手応えを示し、9月には新車販売台数が442台と前月から大幅に増加しました。ただし、同じ9月の日産サクラの1,371台にはまだ届かず、受注台数と販売台数の間にもなお開きがあります。今後、上位グレードの納車が進むことで、販売実績がどこまで伸びるかを見極める必要があります。11月にはスズキのe SKYも発売され、日本の軽EV市場は国内勢と中国勢が同じ土俵で本格的に競う局面を迎えます。

愛知県上海産業情報センターでは、中国現地の最新動向とあわせ、こうした日本市場での動きについても、今後も継続的な情報発信に努めてまいります。

【出典・参考文献】

1. BYD Auto Japan発表「RACCO」国内販売開始（2026年7月28日）、発売2週間の受注状況（同8月10日）、8月受注実績（同9月3日）／共同通信「中国BYD、軽EV発売　日本の牙城切り崩しへ」（2026年7月28日）
2. マイナビニュース「BYDの軽EV『ラッコ』は売れている? 最新の販売状況が判明!」（2026年9月29日、東福寺厚樹BYD Auto Japan社長の取材：9月27日時点の受注1,832台、受注残約1,300台）
3. Motor-Fan「軽EV『ラッコ』の受注速報は？ オープンしたばかりの『BYD AUTO 東京杉並』で東福寺社長に直撃してみた！」（2026年8月1日、8月3日更新）
4. 日本自動車輸入組合（JAIA）「輸入車新規登録台数」外国メーカー車（乗用車）統計（2024年、2025年）／BYD Auto Japan発表（2025年7月7日：上半期登録台数、2026年1月14日：2025年の乗用車登録台数3,742台）
5. BYD 2025年通年販売速報（2026年1月1日）／BYD JAPAN発表（2026年5月11日：国内500台目の電気バスの営業運行開始、2026年7月17日：日本バス協会への加盟と名古屋営業所の開設）
6. 全国軽自動車協会連合会「2026年9月 軽四輪車 新車販売台数 速報」（2026年10月1日）、「2026年9月 軽四輪車 通称名別 新車販売速報」（2026年10月6日）
7. 三菱自動車工業「電気自動車『i-MiEV（アイ・ミーブ）』を一部改良して発売」（2018年4月19日、2009年7月の販売開始について記載）／スズキ発表「e SKY」（2026年10月6日）／日産自動車「サクラ」マイナーチェンジ発表（2026年4月16日）、「『日産サクラ』、国内累計販売台数10万台を達成」（2026年7月9日）／本田技研工業「N-ONE e:」発売（2025年9月）／ダイハツ工業「e-ハイゼット カーゴ」「e-アトレー」発売（2026年2月2日）／スズキ「e SKYの補助金・優遇税制」（2026年10月時点）
8. 共同通信「中国勢日本参入で軽EV激戦に　『生活の足』に照準合わせる」（2026年7月）／36Kr Japan（2025年11月6日：フォロフライによるZEEKR 009の輸入・販売計画）／くるまのニュース（2026年：共同通信「中国勢日本参入で軽EV激戦に　『生活の足』に照準合わせる」（2026年7月）／36Kr Japan（2025年11月6日：フォロフライによるZEEKR 009の輸入・販売計画）／くるまのニュース（2026年：ZEEKR 009の受注状況と納車開始予定）の受注状況と納車開始予定）
9. 経済産業省「令和7年度補正予算『クリーンエネルギー自動車導入促進補助金』」、「CEV補助金における評価の基準」／次世代自動車振興センター「車種別交付額一覧（2026年4月1日以降の登録分）」
10. オルタナ「9月の国内EV販売が過去最高1.6万台: シェア4.5%に、補助金効果大きく」（2026年10月6日：自販連・全軽自協の統計を集計）／中国汽車流通協会乗用車市場信息聯席分会「2026年8月份全国乗用車市場分析」（2026年9月8日）
11. 警察庁「自動車保管場所制度」（保管場所証明申請と軽自動車の保管場所届出）
12. 36Kr Japan「EV普及率1.7%の『絶望的市場』日本。中国覇者BYDが直面した強固なエコシステムの壁」（2026年5月13日）、「BYDはなぜ日本専用の軽EVを開発したのか」（2026年）／KrASIA「China's BYD expands Japan sales network to promote brand trust」（2025年）
13. Business Insider Japan「BYDを警戒するスズキ。軽EV『e SKY』の勝算はどこにあるのか」（2026年9月）／carview!「“軽さ命”のスズキはなぜ新型SUV『eビターラ』に重いBYD製バッテリーを採用したのか?」

愛知県

Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.

14. 14. 全国軽自動車協会連合会「軽四輪車新車販売台数の年別推移」（2025年：166万7,360台）／日本自動車販売協会連合会「新車登録台数」（2025年：289万8,417台）

本資料は、上海産業情報センターが、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。
上海産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力していますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否は読者の判断で行ってください。
また、万一不利益を被る事態が生じましても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。

愛知県
Copyright © 2026, Aichi Prefecture.
All rights reserved.