



この記事URL : <https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/03259/040100012/>

このページに掲載されている記事・写真・図表などの無断転載を禁じます。
著作権は日経BP、またはその情報提供者に帰属します。
掲載している情報は、記事執筆時点のものです。

電動化再構築

フォローする

BYD参入、軽電動化は大競争時代へ スズキ・ダイハツ「HEVも武器に」

軽電動化、大競争時代へ (1)

富岡 恒憲 日経クロステック／日経Automotiveシニアエディター
2026.04.20

自動車 7 min read 有料会員限定記事



BYDが投入を計画する軽乗用EV「ラッコ」のコンセプトモデル

「Japan Mobility Show 2025 (JMS2025)」で披露した (写真: BYD)

保存 | 拡大

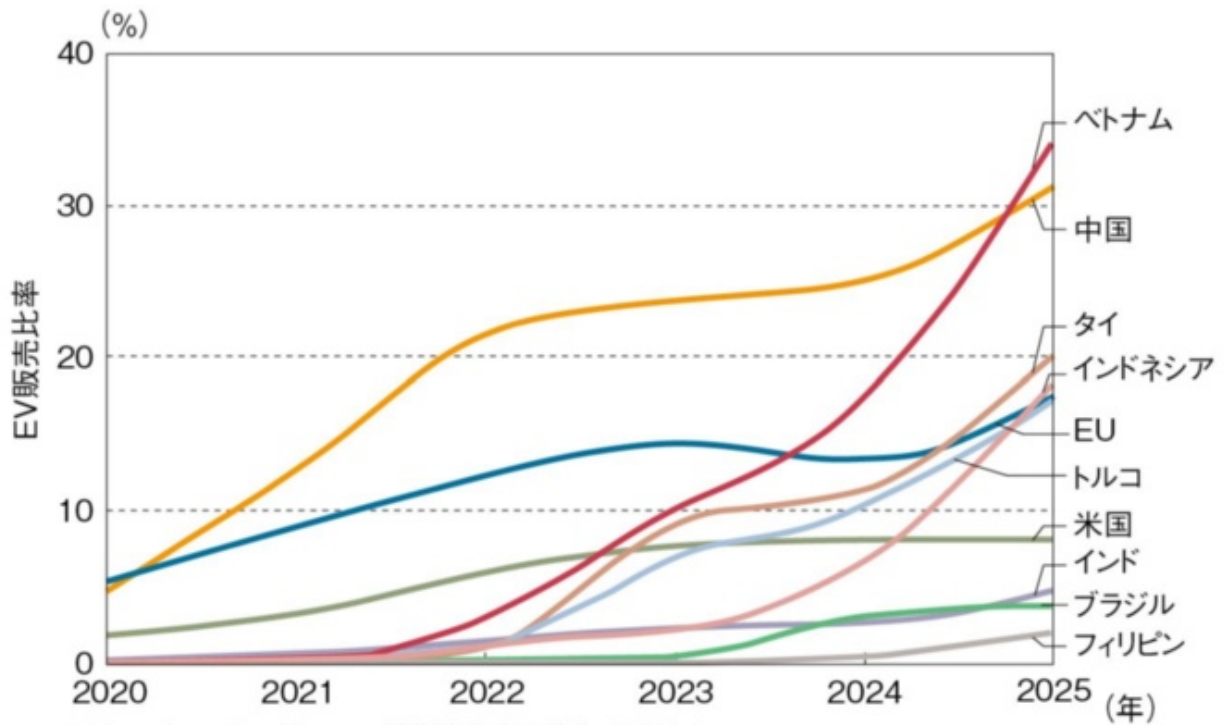
2026年夏、中国の比亞迪（BYD）が日本市場に軽乗用の電気自動車（EV）を投入する。日本でEVを普及させるには軽規格が重要になると判断した。中国では格安の小型EVがヒットしたことがEV普及を加速させる契機となった。軽EVの投入によって、中国がたどった普及の軌跡を日本でも再現しようともくろむ。

軽がEV普及の突破口

BYDはなぜ今、日本の軽EV市場に参入するのか。日本で乗用車を販売し始めて約3年の同社は、日本での乗用車販売事業を拡大する切り札として、「より求めやすい価格の車」を製品ラインアップに加えたい考えだ。「軽は日本の自動車市場で販売台数が最大のセグメントであり、ここにEVを投入する意義は大きい」とBYD Auto Japan（横浜市）商品企画部担当部長CKプロジェクトリーダーの田川博英氏は話す。

日本での成功はBYDのブランド力向上にもつながる。BYD Auto Japan社長の東福寺厚樹氏は「軽市場が日系ブランドで（ほぼ）占められている状況の中で、我々が一定の台数を占めることができれば、日本でもBYDブランドを認めてもらえる」と話す。日本で認められることは、世界展開の後押しになる。

同社は明言しないが、日本でEVを普及させるためにも軽EVを浸透させていくことが重要と考えているようだ。現在、EVシフトが停滞していると言われるが、それが突出しているのは主に米国やインドなどの一部に限られる。中国や欧州、東南アジア諸国連合（ASEAN）では、着実にEVシフトが進んでいる。



ソース: Bloomberg Intelligence、欧州自動車工業会、EV Volumes

欧米中及び新興国におけるEV販売シェアの推移

EVシフトは米国やインドなどでは停滞しているが、中国やEUでは進行している（出所：European Federation for Transport and Environmentの公開情報を基に日経Automotiveが作成）

[保存](#) | [拡大](#)

加えて、既にアーリーアダプター（初期採用者）に浸透したEVを本当の意味で普及させるには、アーリーマジョリティー（前期追随者）も取り込まなければならない。そして、その入り口になり得るのが手頃な価格で市民の足となる小型EVだ。実際、中国では上汽通用五菱汽車の「宏光MINI EV」など格安小型EVがヒットした後、現地メーカーによる中・大型EVの販売が伸びた。そうした小型EVに相当するものが、日本では軽EVといえるだろう。



中国における乗用EVの年間販売台数の推移

2020年7月に発売された格安小型EVの宏光MINI EVが人気を得たところから、年間販売台数の伸びが高まっている（出所：S&P Global Mobilityのデータを基に日経Automotiveが作成）

保存 | 拡大

HEVも武器に対抗

BYDの参入で競争が激化する軽電動車市場だが、日本勢も手をこまぬいているわけではない。軽EVを持たない、もしくは持たなかったメーカーは、その開発を急いでいる。

最近、軽商用EVを相次いで投入したのが、ダイハツ工業、トヨタ自動車、スズキの3社である。3社共同で開発したEVシステム「e-SMART ELECTRIC」を使った軽商用EVを、2026年2月にダイハツとトヨタが、同年3月にスズキが投入した。ダイハツの「e-ハイゼット カーゴ」「e-アトレー」、トヨタの「ピクシスバン」、スズキの「e エブリイ」がそれに当たる。トヨタとスズキにはダイハツがOEM（相手先ブランドによる生産）供給する。



ダイハツの軽商用EV「e-ハイゼット カーゴ」

トヨタやスズキと共同で開発したEVシステムを搭載する（写真：日経Automotive）

[保存](#) | [拡大](#)

商用車としたのは、公共機関や法人が環境性に優れるEVの導入を推進しており、一定のニーズを見込めるためだ。日本ではEVの普及があまり進んでいないことから、商用車を先行させて軽EV市場での存在感を高めたい考えだ。

軽乗用EVとしては、日産自動車が「サクラ」（2022年6月発売）、三菱自動車が「eKクロス EV」（2022年6月発売、サクラと兄弟車）、ホンダが「N-ONE e:」（2025年9月発売）を発売済みである。これら3社は、三菱自が「ミニキャブEV」（2023年12月発売）、日産が「クリッパーEV」（2024年2月発売、三菱自のOEM供給）、ホンダが「N-VAN e:」（2024年10月発売）と、軽商用EVもそれぞれ投入済みだ。2026年4月には日産がサクラの部分改良車を同年夏に発売予定と発表。スズキは2026年度中の軽乗用EVの発売を計画する。



[保存](#) | [拡大](#)



[保存](#) | [拡大](#)

日産「サクラ」とホンダ「N-ONE e:」

左がサクラ、右がN-ONE e:。サクラの写真は2024年6月に一部の仕様向上を図ったモデルのもの（写真：日産自動車、日経Automotive）



スズキの軽乗用EVのコンセプトモデル「Vision e-Sky」

270km以上の航続距離を目指す（写真：日経Automotive）

[保存](#) | [拡大](#)

このように軽EVのラインアップをそろえる日本勢だが、価格競争力の高いBYDは強敵となり得る。そこで狙うのが、手頃な価格で燃費改善効果も高いHEVの投入だ。HEVは日本勢が世界的にリードしており、その技術力を生かせる。

スズキは48V電源を使ったHEVを、ダイハツはシリーズハイブリッド機構を使った本格HEVをラインアップに加えようと、その開発を急ぐ。日産もシリーズハイブリッド機構を搭載した軽の試作車を開発しており、「いつでも商品化できる準備は進めている」（日産自動車第二製品開発本部第二製品開発部第一プロジェクト統括グループ車両開発主管の坂幸真氏）という。

磨いた技術の国外展開も

軽自動車は、手頃な価格の車（アフォーダブルカー）の一つであり、欧州や米国で注目度が高まっている。軽自動車づくりで磨いた技術やノウハウを、そうしたところに展開できる可能性も見え隠れする。

一つの候補が、欧州連合（EU）の欧州委員会によって2025年12月に提案された「M1E」と呼ぶ、手頃な価格で買える小型EVの新カテゴリーだ。日本の軽自動車を参考にしたとされるが、全長4.2m以下とBセグメントの小型車も入るサイズ感が提案されており、残念ながら軽自動車をそのまま投入することは難しそうだ。

ただ、日系自動車メーカーにとっては、厳しいサイズ制約の中で限られたスペースを生かしつつより広い車を実現したり、低コストで造ったりする技術やノウハウを生かせる可能性がある。

一方、米国のアフォーダブルカーはEUとはだいぶ違ったものになりそうだ。米国は2025年12月に、「Freedom Means Affordable Cars（自由とは手頃な価格の車を意味する）」イニシアチブを発表、アフォーダブルカー実現に向けた動きを加速させている。

ただ、米トランプ政権には、アフォーダブルカーを小型車やEVに限定する考えはなさそうだ。米調査会社S&P Global Mobility（S&Pグローバル・モビリティ）でアソシエイトダイレクターを務める波多野通氏によると、「基本的には規制緩和でまず価格を下げようという方向」だという。更に、米国では大型の車が好まれる。それを加味すると、米国の目指すアフォーダブルカーに向けて軽自動車で培った技術やノウハウを活用することは現実的ではなさそうだ。

むしろ有望なのはASEANかもしれない。軽自動車をM1Eの規格に合わせる価値があるかどうかについて、日産では「どれだけの台数が出るか次第」（坂氏）とする。「軽には今は右ハンドル車しかないため、左ハンドル車でないとだめとなる

と、それなりの開発工数が必要になってくる」（同氏）からだ。

一方、ASEANについて同氏は、「右ハンドルの地域もある上、中国製のEVも結構入り込んでいる。安全基準的にもASEANは日本の軽自動車を持って行きやすい」と語る。ただ、「ASEANにも、それぞれの国に特有の市場要件みたいなものがある。それをどう考えるかだ」と同氏は打ち明ける。

例えば、EVの充電については急速充電の規格が違っていたりするため、そうした部分も新たに開発しなければいけない。普通充電についても、自宅（家庭）に供給される電圧が国・地域によって違っていたり、電力インフラの事情で電圧変動が大きかったりする。電圧変動が大きい場合は、それに耐えられるような充電器にしておかなければならないという。

ASEAN以外の新興国にも小型のアフォーダブルカーに相当する規格や優遇制度は多い。アサー・ディ・リトル・ジャパン（ADLジャパン、東京・港）パートナーの内田博教氏によると、「車を市民に届けるために、市民の足となる小型車を一定程度優遇するのは、割と新興国がやる常とう手段」だからだ。

例えば、「インドでは『Sub-4 meter（サブフォー）規制』という全長が4m未満の車の優遇策があり、セダンであっても後ろが切れたような車が多い」と内田氏は説明する。同規制には、インドのGST（Goods and Services Tax、物品・サービス税）優遇が結びつけられている。

インドネシアには「LCGC（Low Cost Green Car）」、タイには「エコカー税制」（ガソリンエンジン1.2L未満、ディーゼルエンジン1.5L未満）といった市民の足への優遇制度がある。軽自動車の技術を世界で生かせる余地はまだまだありそうだ。

