

深圳レポート

世界の二輪車市場における中国・日本・インドの「三強対決」

中国のオートバイメーカー「張雪機車(ZXMOTO)」が、3月28-29日に行われた2026年スーパーバイク世界選手権(WSBK)第2戦ポルトガル大会のスーパースポーツ(SSP)クラスで2連勝を果たした。これは、中国ブランドが国際的なトップクラスの大型バイクレースで初めて優勝を果たしたことになる。

1988年のWSBK創設以来、日本ブランド(ホンダ、ヤマハ、カワサキ、スズキ)が通算32回の年間総合優勝を、欧州ブランド(Ducati、Aprilia、BMW)が6回を獲得しているが、中国のオートバイブランドがトップ3に入ったことは一度もなかった。今回の優勝は、中国のオートバイブランドにとって国際トップクラスのレースにおける歴史的な突破口であり、中国のオートバイ産業が規模の優位性から技術とブランドのハイエンド化へと進んでいることを示すものである。

現在、世界のオートバイ市場は安定した構造を呈しつつも、激しい競争が繰り広げられていて、2026年には市場規模が785.8億米ドルに達すると予測されている。アジア太平洋地域は、膨大な人口と旺盛な通勤需要を背景に、世界市場で主導的な地位を占めている。欧州・北米地域は高級レジャーモデルが主流であり、市場規模は安定している。一方、ラテンアメリカやアフリカなどの新興市場では、経済の回復に伴い需要が継続的に拡大しており、力強い成長を見せている。日本、中国、インド、および欧米の主要企業が、世界的な二輪車業界の中核的な競争構造を形成している。

中国：生産台数世界一、産業は高付加価値化へ転換

中国のオートバイ産業は40年余りの発展を経て、技術導入・学習から自主革新へ、追従から主導へと転換を遂げ、生産・販売台数は長年にわたり世界一を維持している。

1980年の全国生産台数はわずか4万9,000台だったが、1997年には1,000万台を突破して日本を追い抜き、2021年以降は2,000万台以上で安定している。2025年の業界全体の生産台数と販売台数は、それぞれ2,210万9,300台と2,196万7,700台に達し、前年比でそれぞれ10.69%増、10.25%増となった。

内訳は以下の通りとなっている。

- 二輪バイクの生産台数：1,931万500台、前年比10.83%増。
- 三輪バイクの生産台数：279.87万台、前年比9.73%増。
- ガソリンバイクの生産台数：1,849.75万台、前年比11.65%増。

- 電動バイクの生産台数：361.18万台、前年比6.03%増。

産業規模の面では、中国国内市場と国際市場では明らかな二極化が見られる。2025年の国内販売台数は860.2万台で、前年比3.45%減となり、ガソリンバイクの国内販売台数は6.18%減と、内需市場の飽和傾向が示された。一方、輸出販売台数は1,336.57万台で前年比21.33%の急増となり、輸出額は88.5億ドルで26.78%増加した。産業の発展は規模の拡大から価値の向上へと移行しており、国際競争力は持続的に高まっている。

産業構造の面では、ガソリンバイクと電動バイクの二本立てで発展している。2025年のガソリンバイク分野では、「大長江集団(Haojue)」が268.67万台で首位を占め、「隆鑫(Loncin)」、「宗申(Zongshen)」など6社の年間販売台数が100万台を突破した。電動バイク分野では、「雅迪(Yadea)」、「緑源(Luyuan)」、「宗申」などのブランドが際立った実績を上げており、全体規模はガソリンバイクには及ばないものの、電動化は長期的なトレンドとなっている。

現在、中国では重慶、広東、江蘇の3大中核産業クラスターが形成されている。完成車製造と部品供給の体制が整っており、産業の高度化とブランドのグローバル化を支えている。

日本：技術とブランドで優位に立ち、グローバル展開が顕著な成果

日本のオートバイメーカーは、最先端の技術力と強固なブランド力を武器に、長年にわたり世界のサプライチェーンの上流を独占し、「国内縮小・海外拡大」という戦略を展開している。

日本国内の生産台数は、1980年のピーク時643万4,500台でピークを迎えた後に減少傾向が続き、2020年には48万4,600台まで落ち込んだが、2025年には68万3,100台まで回復した。一方、海外生産能力は拡大を続けており、68カ所の海外拠点のうち48カ所がアジアに位置し、海外年間生産台数は2,713万台に達し、国内生産台数の約40倍に迫っている。世界中で販売されるオートバイ10台のうち、約3台が日系企業の海外工場生産されている。

ホンダ、ヤマハ、スズキ、カワサキの4大ブランドは世界市場で優位な地位を占めており、東南アジア市場における日本ブランドのシェアは概ね80%を超えている(ホンダの場合、ベトナムでは80%超、タイでは70%超、インドネシアでは74%に達している)。日本国内では高収益な大排気量モデルに注力しており、2025年の輸出台数52万台のうち、250cc以上のモ

デルが83%を占め、主に欧米の高級市場向けに供給されており、収益性が際立っている。

2025年世界のオートバイブランド販売台数ランキング TOP10			
順位	ブランド	所属国	生産台数(万台)
1	ホンダ	日本	2,070
2	HERO	インド	610
3	ヤマハ	日本	477
4	TVS	インド	450
5	雅迪(Yadea)	中国	430
6	Bajaj	インド	325
7	スズキ	日本	220
8	Italika	メキシコ	130
9	Royal Enfield	インド	120
10	小牛電動(Niu Technologies)	中国	110

インド: 国内市場の規模が世界最大、現地ブランドの急成長

インドは膨大な人口と基本的な移動需要を背景に、世界最大の二輪車統一市場となっている。

2025年、インドのオートバイ生産台数は2,147万台(10.3%増)を突破し、総販売台数は1,797万台(13.3%増)に達し、社会保有台数は2億2,100万台となり、2位のインドネシアを大きく上回る見込みである。今後5~10年間、オートバイは依然としてインド国民の主要な移動手段であり続け、市場の成長余地は大きい。

インドの国内ブランドは急速に発展しており、世界の販売台数トップ10ブランドのうち4社を占めている。HERO、TVS、Bajaj、Royal Enfield、そしてインドと日本の合弁企業であるHMSIが、国内市場を主導している。このうち、HEROは610万台の販売台数で年間首位を死守し、TVSは急成長を遂げるダークホースとなり、Bajajは輸出に注力し、Royal Enfieldは250~750ccの中排気量市場を独占している。また、インドは世界最大の三輪バイク市場であり、2025年にはインド国内販売台数が122万台に達し、電動バイクの普及率は57%に達し、電動化の進展が加速している。

低価格かつコストパフォーマンスに優れるといった強みを活かし、インド製オートバイはアフリカやラテンアメリカなどの市場で高い人気を博している。

2026年の世界のオートバイ業界: 成長の原動力と課題

2026年の世界のオートバイ業界の成長は、主に以下の3つの要因によって牽引される見込みである。

- 都市化の加速に伴い、世界の都市人口比率は上昇を続け、都市部の交通渋滞問題はますます深刻化している。効率的で利便性の高い通勤手段としてのオートバイへの需要は、引き続き旺盛である。
- 政策支援の強化。「カーボンニュートラル」目標の実現に向け、各国が電動バイクの発展を支援する多数の政策を打ち出し、同時にバイクの道路利用権管理を最適化することで、消費需要を喚起している。

- 技術の進化とアップグレード。リチウムイオン電池技術の成熟やスマートコネクティビティ機能の普及により、製品のアップグレードが促進され、消費者の多様なニーズを満たしている。

一方で、業界は多くの課題にも直面している。

- ガソリンバイクが依然として世界市場を支配しており、市場シェアの約95%を占めている。電動化への転換には、コストや航続距離といった課題の克服が依然として求められている。
- 地域ごとの政策に大きなばらつきがあり、一部の地域では依然としてバイクの通行規制や走行禁止措置が存在し、業界の発展を阻害している。
- 業界の競争は日増しに激化しており、大手企業と新興ブランド間の競争が激化、価格競争や技術競争が頻発し、企業の利益率を圧迫している。

今後、電動化・スマート化の波の下、中国・日本・インドの3カ国間の競争はさらに激化し、世界のオートバイ産業は新たな構造調整と変革の局面を迎えようとしている。

マイクロレベルのスマート製造が、産業の新たなエコシステムを牽引

社名	深圳市什方智造科技有限公司		英語名	SHIFANG	
代表者	張宇航	URL	http://www.shifang-tech.com/		
所在地	深セン市福田区福田街道福華社區深南中路3003号北方大厦1801-1817之1801				
売上(RMB)	-	従業員(人)	-	創業年	2020年
登録資本金	2,367.6916万人民币元				
サービス内容	産業用自動制御システムの製造・販売、機械・電気機器の製造・販売、電動機およびその制御システムの研究開発、IoT機器の製造・販売、IoT技術サービスなど。				

新エネルギーやエネルギー貯蔵産業が急速に発展している中、動力用バッテリーの安全性と信頼性は、各メーカーのから注目を集めている。なお、動力用バッテリーの中核部品の一つであるセルにおいても、その絶縁コーティング技術は絶えず進化を続けている。従来の製造技術が密着性、耐圧性などの性能指標や製造コストの面では、依然として大きな改善の余地が残されている。そのため、スマート製造が高度化・精密化へと深く進化する重要な転換点において、工業用コーティングと精密製造をめぐる技術革新が必要となっている。

深圳市什方智造科技有限公司(以下、「SHIFANG」)は2020年に設立され、最先端のUVインクジェット印刷技術(インクジェット印刷技術と紫外線の組み合わせ)を活用し、新エネルギー、PCB、自動車、太陽光発電などの産業分野向けに、高精度・高信頼性かつマイクロレベルの機能性コーティング印刷に関するトータルソリューションの提供に取り組んでいる。

同社の研究開発チームは全従業員の80%以上を占め、清華大学、北京大学、西安交通大学、ハルビン工業大学などのトップクラスの大学出身の高度な人材が率いており、修士・博士号取得者は35%以上を占めている。主要メンバーは、大手ハイテク企業での長年にわたる管理および研究開発の経験を有している。2025年、SHIFANGは「Deloitte 2025中国の明日の星」(「中国の高成長企業版アカデミー賞」と称される「中国ハイテク高成長企業」)に選出、シード段階のユニコーン企業の一角に名を連ねている。

産業用スマート製造に注力し、デジタルインクジェット印刷技術を構築

SHIFANGは、UVインクジェット印刷という精密産業分野において、フルスタックの自社開発を実現し、Notch印刷制御カード、InkCoreインク供給システム、Tetris™産業用印刷ソフトウェアを一体化した産業用機能コーティング印刷エンジンを独自開発している。これにより、印刷制御、インク供給管理、ソフトウェアアルゴリズムの深い連携を実現し、複雑な製造環境において顧客のコスト削減、プロセス安定性および生産効率の向上を支援するとともに、材料特性や印刷精度の面においてデジタルインクジェット印刷の応用範囲を継続的に拡大している。

強力な技術プラットフォームを基盤に、SHIFANGは多業界向けの主力製品を展開しており、特に電池セルの絶縁コーティング分野において世界初の画期的な技術的ブレークスルーを実現し、従来の製造プロセスを根本から変革している。

電池セル絶縁コーティング用UVインクジェット印刷ソリューション: SHIFANGの主力製品であり、世界初となる角形セル用絶縁コーティングUVインクジェット印刷一貫ラインとして、従来の工程に取って代わり、動力用バッテリー製造に革命的な進化をもたらしている。

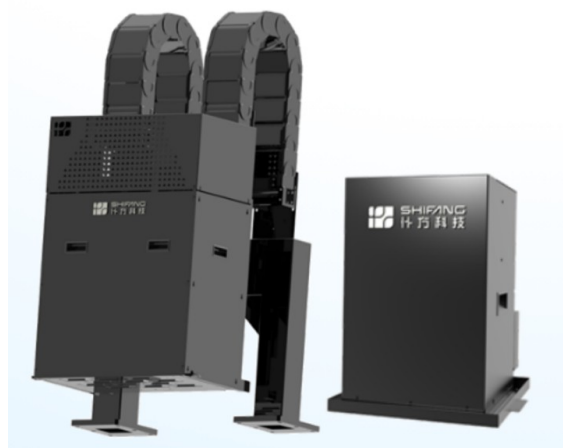
汎用産業用機能コーティング印刷エンジン: セル分野以外にも、SHIFANGのBoxシリーズ印刷エンジンは、PCB基板のソルダーレジスト層、自動車部品の耐摩耗コーティング、太陽光発電用バックシートの機能コーティングなど、幅広い用途に適用可能である。カスタマイズされたワンストップソリューションを提供し、デジタルインクジェット印刷の適用材料と精度の限界を絶えず拡大している。

資本の支援を受け、グローバル展開を加速

強固な技術力と広大な市場展望により、SHIFANGはトップクラスの資本から継続的に支持を集めており、着実な資金調達ペースを維持することで、同社の研究開発・製品改良、生産能力の拡大、そしてグローバル戦略に対し、強固な資金的基盤を提供している。

2026年4月、同社はシリーズBラウンドの資金調達を完了したと発表し、調達額は数億元に達した。今回の資金調達は主に、UVインクジェット印刷の中核技術の研究開発と改良への継続的な投資、高精度生産拠点の拡張による世界的な受注需要の増加への対応、Xaar(サイアー)などの国際的なトップノズルメーカーとの戦略的提携の深化、そして海外市場の開拓(東南アジアや欧州などの新興地域への展開)に充てられ、世界トップクラスの産業用UVインクジェット印刷ソリューションプロバイダーとなることを目指している。

新エネルギー、自動車エレクトロニクス、およびハイエンド製造産業の高度化に伴い、機能性コーティングは従来の工程から、製造における重要な能力へと変貌を遂げつつある。SHIFANGはデジタルインクジェットを中核技術として、機能性コーティングを「マスキング+被覆」から「高精度+オンデマンド」へと進化させ、先進的な製造に、より高い信頼性と効率性を備えたデジタルソリューションを提供している。これは、スマート製造が産業の新たなエコシステムを活性化させていることを示している。



張雪機車、世界に挑む—若き創業者が切り拓く伝説

2026年春、ポルトガル・アルガルヴェのサーキットで開催されたスーパーバイク世界選手権(WSBK)において、中国発の新興オートバイメーカー「張雪機車(ZXMOTO)」が歴史的な勝利を収めました。

この話題の中心にいるのが、創業者である張雪(ZHANG・XUE)氏です。彼の歩みは、単なる起業家の成功譚ではなく、多くの中国人の心を強く揺さぶる「草の根からの逆転」の物語でもあります。

山村出身の少年が、執念で道を切り拓く

張雪氏は1987年、中国・湖南省懷化市の山間部に生まれました。豊かとは言えない環境の中で育ち、14歳でバイク修理工の見習いとして働き始めます。

若き日の彼を象徴するのが、「テレビ局への売り込み」の逸話です。19歳のとき、自分の技術を世に知らしめたい一心で、地元テレビ局に何度も取材を依頼しました。しかし、当初は相手にされず、門前払いが続きます。

それでも張氏は諦めなく、取材車を見つけると自らのバイクで追いかけて、停車先で直接交渉を試みる——そうした行動を執拗に繰り返す、ついには取材の機会を勝ち取った当時の映像が今は各メディアで流れられています。

このエピソードは、中国国内で広く語られる「草根逆襲(草の根からの逆転)」の象徴的な一場面として、多くの共感を呼んでいます。特別なコネや資本を持たない一人の若者が、自らの行動力だけでチャンスをつかむ姿に、人々は自分自身を重ね合わせているでしょう。

起業、挫折、そして再出発

その後、張氏は26歳で重慶へ渡り、改造車販売などで資金を蓄えます。2017年にはバイクメーカーの立ち上げに関わり、事業を拡大させました。

しかし経営方針の違いから離脱し、再びゼロからのスタートを余儀なくされます。そして2024年、自らの名を冠した「張雪機車」を創業しました。

この「成功→挫折→再起」というプロセスもまた、中国社会において強い共感を呼ぶ要素です。一度の成功で安定するのではなく、何度でもやり直し、より大きな舞台に挑戦する姿勢が、多くの

唯来企業管理諮詢(深圳)有限公司
副總經理

姜 香花

日本・中国専門の進出・撤退案件のエキスパート。
現在はクロスボーダーM&Aも手がけている。日本人、中国人の気持ちを理解したコンサルティングに定評。中国事業再編・M&Aサービス担当。



人々に勇気を与えています。

技術への執念と「中国製造」への自信

張雪機車は、エンジンを含む中核技術の内製化を重視し、中国国内のサプライチェーンを最大限活用しています。

張氏の「図面があればすべて作れる」という言葉は、中国製造業の底力を象徴しています。この自信は、単なるナショナリズムではなく、現場で培われた実感に基づくものです。

そしてこの「自分たちの手で世界水準に到達できる」という認識そのものが、草の根出身の起業家である張氏の物語と重なり、中国国内での共感をさらに強めています。

なぜこの物語は人々の心を打つのか

張雪氏の成功が中国で大きな反響を呼んでいる背景には、恵まれた環境や後盾がなくても、努力と執念によって上層へと到達できるという信念です。急速な経済発展の中で競争が激化する中国社会において、このようなストーリーは単なる美談ではなく、「自分にも可能性がある」という現実的な希望として受け止められています。

張雪氏のストーリーは、山村の少年が、技術を武器に都市へ出て、挫折を乗り越え、ついには世界の舞台に立つ——この軌跡に、多くの人が心を動かされています。

伝説は始まったばかり

テレビ局を追いかけてチャンスを掴んだ若者は、いまや世界に挑む企業の創業者となりました。

張雪機車の挑戦は、単なる企業の成長物語ではありません。それは「どこからでも始められる」というメッセージを内包した、現代中国を象徴するストーリーです。

その歩みはまだ始まったばかりです。しかしすでに、多くの人々にとってこの物語は、「努力は報われる」という確信を与える象徴となりつつあります。



深圳未来创新服务中心
MIRAI Innovation Center Shenzhen

深圳市南山区粤海街道海天二路 19 号盈峰中心ビル 2301
TEL:86-135-3089-3085
<https://micsz.jp/>