

自動車業界レポート

Automotive Industry REPORT

本レポートも今号でお陰様を持ちまして、80回目のリリースとなりました。
長年お付き合いいただき感謝申し上げます。
ところで、今号からレポートを大幅にリニューアルさせていただきました。
以前より読みやすい形にしたつもりです。
どうぞ今後とも引き続きご高覧いただければ幸いです。

特定非営利活動法人 自動車流通市場研究所
理事長 中尾 聡

Vol.80

INDEX

I 自動車流通のトレンド

「新車市場の主要指標からみた中東情勢の影響」

II 中古車流通のあれこれ

「国内中古車流通の最新動向」

III どうなってるの中古車輸出

「世界8地域別の中古車輸出実績からみた地殻変動」

I 自動車流通のトレンド

新車市場の主要指標からみた中東情勢の影響



3月以降の中東情勢の緊迫化が、日本の自動車生産・輸出・販売にどの程度影響を与えたかが注目されています。ホルムズ海峡の封鎖や物流リスクの高まりにより、中東向け輸出は大きく減少しましたが、国内では環境性能割の廃止を控えた需要の前倒しや新型車効果が追い風となり、生産・販売は想定以上に底堅く推移しました。また、メーカー各社が国内外の需給変動に柔軟に対応したことも、市場の急激な落ち込みを防ぐ要因となりました。3月以降の主要指標が出揃った今、改めて新車市場への影響を整理し、今後のリスクと展望を多角的に検証します。

3月の自動車生産：中東向け減産を国内需要が吸収

2月末のイランと米国・イスラエルの軍事衝突によりホルムズ海峡が封鎖され、中東向け車両は3月から減産を余儀なくされました。トヨタや日産も減産を発表しており、生産実績の落ち込みが懸念されましたが、結果は前年同月比8.9%増の78万8528台となりました。背景には、3月末で環境性能割が廃止されることを見込んだ国内向け生産の積み増しがあります。

さらに、メーカー各社は国内販売店の在庫状況や受注動向を踏まえ、生産計画を機動的に調整したことで、減産の影響を最小限に抑えることができました。中東向けの減産分を上回る国内需要の前倒しが生産全体を押し上げ、結果として全体の減少を回避した形となりました。

自動車生産台数 2026年3月実績 (前年同期比)

乗用車	675,899台 (109.3%)
トラック・バス	112,629台 (106.3%)
生産台数合計	788,528台 (108.9%)

出所：日本自動車工業会

新車販売：現時点で影響は限定的、価格上昇を通じ秋以降に波及か

新車販売は5月までの累計で前年同期比102.6%と堅調に推移しました。4月以降は新型車や改良モデルの投入効果に加え、環境性能割廃止前の駆け込み需要が寄与し、中東情勢の影響は現時点では限定的です。また、軽自動車やSUVなど人気セグメントが引き続き好調で、市場全体を下支えしました。

ただし、今後は原油価格の高止まりや物流コスト増により、メーカーの新車価格引き上げが避けられない見通しです。価格上昇は需要の減速につながる可能性が高く、特に価格に敏感な軽自動車やコンパクトカー市場では影響が顕在化しやすいと考えられます。影響が本格化するのは秋以降になる見通しです。

ブランド別新車販売 2026年3月～5月累計 実績 (前年同期比)

トヨタ	389,240台 (108.9%)
日産	103,289台 (98.8%)
マツダ	37,846台 (93.6%)
三菱	33,491台 (114.3%)
いすゞ	18,700台 (98.2%)
ダイハツ	140,950台 (108.8%)
ホンダ	158,873台 (97.6%)
スバル	25,973台 (91.4%)
UDトラック	3,247台 (96.2%)
日野	9,943台 (103.8%)
スズキ	183,865台 (98.7%)
三菱ふそう	10,128台 (123.5%)
レクサス	21,234台 (88.5%)
その他	60,810台 (95.4%)
新車販売台数	1,197,589台 (102.6%)

出所：日本自動車工業会

I 自動車流通のトレンド

中近東向け輸出:大幅減の中でも湾岸諸国向けは供給維持

輸出台数は4月分まで公表されており、3～4月の累計では中近東向けが前年同期比44.4%と大幅に減少しました。ホルムズ海峡が封鎖され、紅海ルートもフーシ派の攻撃リスクが高まったことで、通常航路が使えなかったことが主因です。しかし、この状況下でもUAE向けは1万258台(14.3%増)と増加し、サウジアラビア向けも47%減ながら1万613台が輸出されました。

これらは、喜望峰経由で地中海からスエズ運河を通過しジッダ港へ陸揚げする、あるいはオマーン・マスカット港から陸送するなど、長距離の迂回ルートを活用した結果とみられます。輸送期間の長期化や物流コストの増大は避けられませんが、湾岸諸国は日本車にとって極めて重要な市場であり、供給を途切れさせればシェア喪失につながります。

そのためメーカーは、コスト増を許容してでも供給維持を優先したと考えられます。また、原油価格の高騰を背景に、燃費性能に優れたHV車の需要が高まり、欧州・中南米・アフリカなど他地域の輸出台数増加にも寄与しました。結果として、全体の輸出台数は減少したものの、地域ごとの需要構造の変化が鮮明に表れた期間となりました。



仕向地域別新車輸出台数

2026年3月～4月累計実績 (前年同期比)

アジア	108,064台 (101.9%)
中近東	41,740台 (44.4%)
欧州	114,369台 (114.4%)
北米	294,419台 (105.1%)
中米	36,567台 (131.3%)
南米	21,396台 (122.0%)
アフリカ	22,208台 (123.6%)
大洋州	65,271台 (95.4%)
その他	921台 (51.3%)
輸出台数合計	704,955台 (98.8%)

ココが POINT

米国とイランは終戦合意に至りましたが、湾岸諸国の石油インフラは大きな被害を受けており、原油価格が衝突前に戻るには時間がかかる見通しです。自動車生産に不可欠なナフサの供給や価格も不透明で、当面はコスト上昇が続くとみられます。こうした状況から新車価格の上昇は避けられず、販売への影響は今後本格化する可能性があります。生産・輸出・販売の各指標は足元で底堅さを保っていますが、価格転嫁が進む秋以降は需要減速リスクに注意が必要です。

II 中古車流通のあれこれ

国内中古車流通の最新動向

5月の中古車登録・届出台数は48万1994台と前年同月比4.8%減となり、3か月ぶりに前年割れへ転じました。特に登録車は1977年の統計開始以来、5月としては下から2番目の低水準で、年初から続いた新車販売の不振が中古車供給を押し下げました。一方で、4月以降は環境性能割の廃止や新型車投入を背景に新車販売が回復し、6月以降は下取り車の流入増加が見込まれます。オークションでも出品台数が増え始めており、供給環境は改善の兆しが見られます。ただし、中東情勢や輸出市場の混乱など、需給を揺さぶる要因も多く、市場は不安定な局面にあります。

下取り車不足から一転、増加局面へ

5月の中古車登録・届出台数は48万1994台と前年同月比4.8%減となり、特に登録車は歴史的な低水準に落ち込みました。背景には、1～3月の新車販売が前年割れで推移し、下取り車の発生が細ったことがあります。軽自動車は比較的堅調だったものの、登録車の不振が中古車供給を大きく押し下げました。

しかし、4月以降は環境性能割の廃止や新型車・改良モデルの投入が追い風となり、新車販売は回復基調にあります。下取り車が中古車市場に流入するまでには、登録し納車してから、1.5か月程度のタイムラグがあるため、6月に入りオークション出品台数が増加しているとの声が現場から聞かれます。また、4月のオークション出品台数は前年比で二桁増となりましたが、これは本来需要期である1～3月に新車が伸び悩んだことで、中古車から中古車への代替えが増えた影響とみられます。

ただし、この供給増がどこまで続くかは不透明です。環境性能割の廃止により一部車種で10～15万円程度の割安感はあるものの、中東情勢の影響で新車製造コストが上昇し、価

格転嫁は避けられません。新車価格が再び上昇すれば、販売は再び鈍化し、下取り車の発生も連動して減少します。供給改善は一時的で、再び供給不足に陥る可能性も十分に考えられます。

オークション出品台数&成約率 2026年1月～4月実績 (前年比)

2026年	1月	2月	3月	4月
出品台数	607,954台 (99.6%)	644,753台 (98.7%)	770,315台 (100.9%)	813,341台 (113.9%)
成約率	71.2% (+2.7P)	71.1% (+2.1P)	69.4% (+1.1P)	66.6% (+1.3P)

出所：株式会社ユーストカー

中古車登録台数&届出台数 2026年1月～5月実績 (前年比)

2026年	1月	2月	3月	4月	5月
登録車	250,277台 (98.9%)	287,925台 (98.7%)	414,457台 (101.2%)	300,690台 (100.1%)	273,495台 (94.9%)
軽自動車	212,198台 (100.3%)	235,531台 (102.9%)	381,621台 (103.9%)	243,430台 (99.9%)	208,499台 (95.7%)
合計	462,475台 (99.5%)	523,456台 (100.6%)	796,078台 (102.5%)	544,120台 (100.0%)	481,994台 (95.2%)

出所：日本自動車販売協会連合会 全国軽自動車協会連合会

II 中古車流通のあれこれ

高値圏維持の裏で進む“需給のねじれ”

3月以降の中東情勢悪化に伴う原油価格の高騰を受け、国内外で燃費性能に優れた高年式HVや軽自動車の需要が高まっています。この影響で中古車相場は依然として高値圏を維持しており、オークション成約率も全月で前年を上回るなど、足元の需要は強い状態が続いています。

輸出市場では、ホルムズ海峡封鎖により最大仕向け国であるUAE向けは大幅に減少しましたが、その減少分を他の仕向け国が吸収したことで、輸出台数全体としては微減にとどまりました。一方でFOB単価は大幅に上昇し、輸出額は過去最高水準を更新しています。台数はやや落ち込んだものの、単価の高騰が全体を押し上げ、年間ベースでは2兆円を大きく超える勢いです。スリランカでは5月に関税が引き上げられたものの、輸出者からは「禁止されない限り強気で買う」との声が聞かれ、依然として旺盛な需要が続いています。

一方で、連休明け以降、国内の港湾では中古車が滞留し、搬入制限がかかるケースも増えています。ホルムズ海峡封鎖という地政学リスクが世界的な物流に影響を及ぼし、日本の港湾にも混乱が波及しているためです。港湾以外にヤードを持つ大手輸出事業者は仕入れを継続していますが、港湾搬入が前提の事業者は仕入れを抑制せざるを得ず、需要の一部が抑え込まれている状況です。供給は改善しつつある一方で、需要は地政学リスクと物流混乱に左右される“ねじれ”が生じており、相場は一時的に落ち着く可能性があるものの、秋以降は再び大きく動く可能性があります。



中古車輸出&FOB平均単価 2026年1月～4月実績 (前年比)

2026年	1月	2月	3月	4月
輸出台数	116,223台 (120.7%)	144,897台 (105.5%)	152,758台 (97.7%)	145,902台 (98.7%)
FOB平均単価	1,280千円 (120.8%)	1,107千円 (105.0%)	1,301千円 (122.4%)	1,204千円 (114.9%)

出所：財務省貿易統計

ココが POINT

6月以降、中古車供給は増加に向かっていますが、その継続性には不透明感があります。新車価格の上昇が再び販売を冷やせば、下取り車の発生も減少し、供給は再び細る可能性があります。一方、需要面では原油高を背景にHVや軽自動車が引き続き強く、輸出市場ではUAEやスリランカが相場を支えています。港湾滞留による一時的な混乱はあるものの、秋以降はUAEやパキスタンの需要回復が見込まれ、輸出需要が再び強まる可能性があります。供給増と需要回復が重なれば、相場が大きく動く局面を迎える可能性があります。

III どうなってるの中古車輸出

「世界8地域別の中古車輸出実績からみた地殻変動」

米国・イスラエルによるイラン攻撃は、6月17日の「軍事行動の終結」に関する覚書署名により収束へ向かい始めました。しかし、最大仕向け国であるUAE向け中古車輸出は依然として機能停止に近い状態が続いています。当初は市場全体への深刻な影響が懸念されましたが、輸出台数は微減にとどまっています。一方で地域別にみると輸出構造には明確な変化が生じており、今回はその実態を整理します。

台数ではアフリカ・中東欧・西欧が大幅増、中東は急減

2026年1～4月の中古車輸出累計台数は55万9780台で、前年同期比4.4%増となりました。全体としては過去最高を更新する勢いを維持していますが、地域別にみると輸出構造は大きく変化しています。

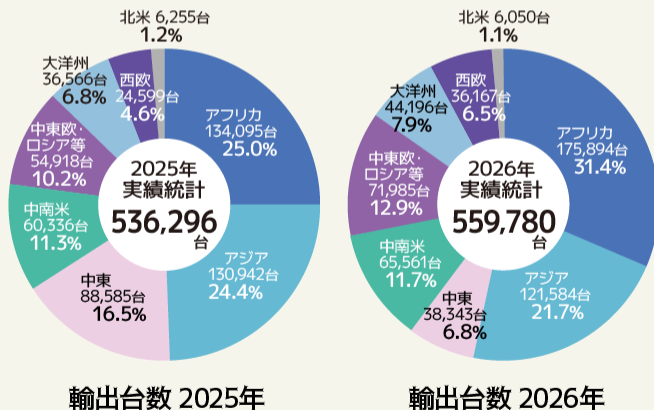
最も深刻な影響を受けたのは、やはり中東地域で、実質的にUAE一国の数字ですが、前年から約5万台減少し、占有率が16.5%から6.8%へ急落しました。その実績も1～2月分が大半を占め、3～4月はほぼ停止している状況です。停戦が成立しても物流回復には時間を要し、減少傾向はしばらく続くと考えられます。

この大幅なマイナスを補ったのがアフリカ、中東欧・ロシア・西欧の3地域です。アフリカは4万2000台増と突出しており、UAEが担っていたアフリカ向け再輸出の中継機能が、タンザニアや南アフリカへ移行したと考えられます。また、UAE経由でロシアに再輸出されていた高額HV車が、ジョージアやキルギス、西欧のキプロスなどへ振り替わった可能性も高く、これらの地域が大きく伸びています。

一方、アジア地域はモンゴルの規制強化の動きや、実際に規制強化に踏み切ったパキスタンによって減少しています。減少したのはアジアと中東の2地域のみで、その他、北米は前年並み、南米は堅調に推移しています。

世界8地域別 中古車輸出台数
1～4月累計実績 25年 vs 26年比較

出所：財務省貿易統計



輸出台数 2025年

輸出台数 2026年

Ⅲ どうなってるの中古車輸出

FOB単価は全地域で上昇、輸出額はアジアが最大の伸び

輸出額は大幅に増加し、1～4月累計で6837億円と前年を大きく上回りました。FOB単価も上昇し、122.1万円と過去最高水準に達しています。ホルムズ海峡閉鎖による原油高で燃費性能の高い車種の需要が高まり、単価を押し上げていることが背景にあります。

台数を伸ばしたアフリカ・中東欧・ロシア・西欧は輸出額も軒並み増加しました。特にアフリカは台数・金額ともに存在感を高め、UAEの穴を実質的に埋める形となっています。

注目すべきはアジア地域です。台数は減少したものの、FOB単価が大幅に上昇し、輸出額はむしろ増加しました。スリランカやマレーシア、バングラデシュなど高額車需要の強い国が牽引したためで、単価は前年比37.7万円増の221.6万円と突出しています。

また、円安も単価上昇の大きな要因です。昨年140円台だった為替が160円超となり、同じ1万ドルの車両でも円換算額が上昇し、FOB価格を押し上げています。こうした外部環境が複合的に作用し、輸出額は多くの地域で大幅に増加しています。

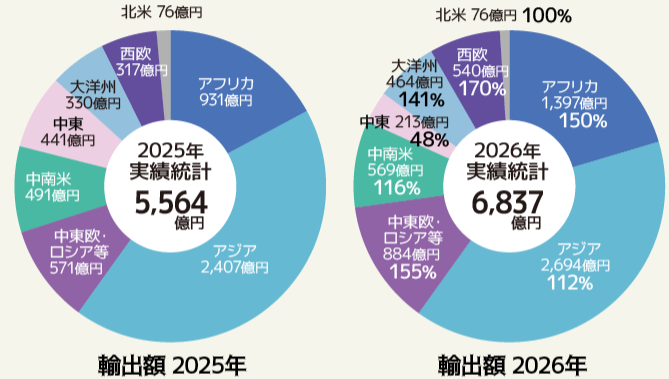
アフリカ：タンザニア、ケニアなど37ヶ国／中東欧・ロシア：ロシア、ジョージアなど14ヶ国／西欧：キプロス、英国、アイルランドなど21ヶ国／大洋州：NZ、オーストラリアなど17ヶ国／中南米：チリ、ガイアナ、ジャマイカなど30ヶ国／北米：米国、カナダの2カ国／アジア：スリランカ、マレーシアなど23ヶ国／中東：ほぼUAE 1か国

ココが POINT

GW明け以降、国内主要輸出港では搬入制限が始まっています。背景には、世界的な海運混雑の深刻化があります。ホルムズ海峡閉鎖に伴う迂回航路の増加で航海日数が延び、各国港湾で滞留が発生。日本の港でも回転率が低下し、ふん詰まり状態が続いています。需要自体は旺盛ですが、輸送リードタイムの長期化により、今後は台数が伸び悩む可能性はあります。一方、供給面では環境性能割の廃止を受けて新車販売が回復し、夏頃までは中古車供給が増える見通しです。ただし原油高による新車価格上昇で再び新車需要が鈍化すれば、中古車輸出は再び強含む展開が予想されます。年後半の相場は一段と上昇する可能性が高いのではないのでしょうか。

世界8地域別 中古車輸出額 1～4月累計実績 25年 vs 26年比較

出所:財務省貿易統計



世界8地域別 FOB単価 1～4月累計実績 25年 vs 26年比較

出所:財務省貿易統計

	2025年 実績	2026年 実績	増 減
アフリカ	694千円	794千円	+100千円
アジア	1,839千円	2,216千円	+377千円
中東欧・ロシア等	1,040千円	1,228千円	+188千円
中南米	814千円	867千円	+53千円
西欧	1,288千円	1,493千円	+205千円
大洋州	901千円	1,049千円	+148千円
中東	498千円	555千円	+57千円
北米	1,208千円	1,256千円	+48千円
総計	1,037千円	1,221千円	+184千円