

自動車業界レポート Vol.79

2026/6/01

中東情勢は、米国、イラン双方が強気な姿勢を崩さず戦闘終結への協議は未だに難航しています。一方、日本の自動車市場に目を向けますと、3月の中古車輸出額はこれまで単月の記録を大幅に更新。また4月の新車販売は環境性能割廃止の影響もあって、過去10年では19年4月に次ぐ高水準となっています。依然として先行きの不透明感は拭えませんが、今回はこうした記録にフォーカスしてみました。

執筆・編集：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

INDEX

I 自動車流通のトレンド

【自動車メーカー9社の決算から読み解く前年度の総括と今年度の展望】

II 中古車流通のあれこれ

【環境性能割廃止で新車販売は上向き中古車供給は増えるが相場は読めない局面へ】

III どうなってるの中古車輸出

【UAE停止でも揺るがない、日本の中古車輸出は“量より質”で過去最高を更新】

I 自動車流通のトレンド

【自動車メーカー9社の決算から読み解く前年度の総括と今年度の展望】

自動車メーカー9社の2026年3月期決算が出そろい、前年度の事業環境と今年度の見通しが明らかになりました。売上高はトヨタとスズキを中心に堅調でしたが、米国の追加関税やEV戦略の見直しが重くのしかかり、9社中8社が減益もしくは赤字となりました。一方で、今年度は中東情勢の緊迫化が新たなリスクとして浮上し、原材料価格や物流コストの上昇が業績を左右しそうです。前年度の総括と今年度の焦点を整理します。

【前年度の振り返り】

26年3月期は、米国の追加関税が1年間を通じて各社の業績を直撃した年でした。売上高は9社合計で108兆4290億円と前年比2.7%増となり、トヨタは日本企業として初めて50兆円を突破するなど販売面では底堅さがみられました。しかし収益面では厳しく、営業利益は合計4兆4856億円と前期から3兆円以上減少し、7社が減益、1社が赤字となりました。

特に米国依存度の高いメーカーは影響が大きく、マツダは1549億円の関税負担を受けながらも、コスト改善と固定費削減で515億円の黒字を確保しました。

一方、ホンダとスバルはEV戦略の見直しに伴う減損損失を計上し、ホンダは営業赤字4143億円、スバルも大幅減益となりました。米国でEV優遇策が打ち切られたことで需要が急減速し、先行投資が重荷となった格好です。

販売は堅調でも利益が伸びない構造が鮮明となり、関税・EV・コストの三重苦が前年度の特徴だったと言えます。

自動車メーカー9社2026年3月期決算概要

	売上高	営業利益	当期純利益
トヨタ	506,849 (+5.5)	37,662 (▲21.5)	38,480 (▲19.2)
日産	120,078 (▲4.9)	580 (▲16.9)	△5,330 (-)
ホンダ	217,966 (+0.5)	△4,143 (-)	△4,329 (-)
マツダ	49,181 (▲2.0)	515 (▲72.3)	350 (▲69.2)
スバル	47,879 (+2.1)	401 (▲90.1)	908 (▲73.1)
三菱自	28,965 (+3.9)	755 (▲45.6)	100 (▲75.6)
スズキ	62,929 (+8.0)	6,229 (▲3.1)	4,392 (+5.6)
いすゞ	34,790 (+7.5)	2,037 (▲11.2)	1,348 (▲3.7)
アーチオン	15,653 (▲7.8)	820 (+42.7)	844 (-)
9社合計	1,084,290 (+2.7)	44,856 (▲42)	37,763 (▲34)

※単位は億円()は前年比増減%▲はマイナス、△は赤字、-は比較なし
※アーチオンは日野自動車の実績

【今年度の展望】

今年度の最大の懸念材料は、中東情勢の緊迫化です。ホルムズ海峡の事実上の封鎖によりナフサ価格が高騰し、樹脂・ゴム・オイル関連など原油由来素材の調達コストが上昇しています。

いすゞによれば、ナフサ価格は「紛争前の約1.8倍」に達しており、原材料費の上昇は各社の利益を圧迫する見通しです。

現時点では大きな供給支障は出ていないものの、情勢が長期化すれば部品調達や生産、さらにはアフターサービスにも影響が及ぶ可能性があります。国内ではオイル交換や車検対応に支障が出る懸念も指摘されています。

さらに、中東向けの完成車輸送も深刻です。3月に出荷した車両がシンガポールやスリランカなどの中継地で滞留しているケースがあり、メーカーによってはオマーンやヨルダンなど代替港の活用を模索しています。しかし代替ルートは運賃が通常の5倍以上になる場合もあり、物流コストの増加が今期の収益をさらに圧迫する可能性があります。

半導体不足やレアアース問題を経て供給網の脆弱性が改めて浮き彫りとなるなか、今年度は“地政学リスクへの耐性”が各社の業績を左右する重要なテーマとなりそうです。



ここがPOINT!

前年度は「売上は伸びても利益が出ない」構造が鮮明になり、今年度は中東情勢という新たな外部リスクが加わります。原材料価格の高騰、物流コストの上昇、完成車輸送の停滞など、利益を押し下げる要因は多岐にわたります。一方で、各社はコスト削減や代替調達の確保など、危機対応力を高めてきました。今期は“守りの経営”が中心となるものの、地政学リスクを乗り越えられるかが日本の自動車産業の底力を測る試金石となりそうです。

II 中古車流通のあれこれ

【環境性能割廃止で新車販売は上向き中古車供給は増えるが相場は読めない局面へ】

4月の新車販売が前年同月比9.1%増と大きく伸び、環境性能割の廃止を見据えた登録の先送りも相まって、新車市場には久々に明るさが戻りました。新車販売の増加は中古車供給量の拡大につながるため、6月以降は相場に変化が生じる可能性があります。一方で、中東情勢の悪化による新車価格の上昇圧力や、輸出市場の不透明感など、先行きには不安材料も多い状況です。国内外の需給が揺れ動くなか、中古車市場はこれまでにない不安定な局面に入りつつあります。

【新車販売の回復と中古車供給増への期待】

日本自動車販売協会連合会と全軽自動車協会が発表した4月の新車販売は37万3952台と、前年同月比9.1%増を記録しました。これは過去10年で最も高かった19年4月の水準に迫るもので、環境性能割の廃止を前に3月末までに予定されていた登録が4月にずれ込んだことが大きく影響しています。5月以降は市場の“本来の地力”が見えると期待されますが、原材料高や物流コスト増を背景に新車価格が上昇基調にあるため、この勢いがどこまで続くかは不透明です。

また、軽自動車は5カ月ぶりに前年割れとなりました。主力車種のモデルチェンジから時間が経過し、新型車効果が薄れたことが要因とみられます。軽の販売減少は、中古車市場においては別の意味を持ちます。近年、軽自動車は輸出需要が高まっており、国内での供給が細れば、むしろ相場を押し上げる可能性もあります。

一方、新車販売の増加は中古車の発生源である下取り車の増加につながるため、6月以降は中古車供給量が増える見通しです。4月の中古車登録・届出台数は54万4120台と前年同月をわずかに下回りましたが、登録車は微増を維持しており、供給の底上げが徐々に進んでいる兆しが見られます。

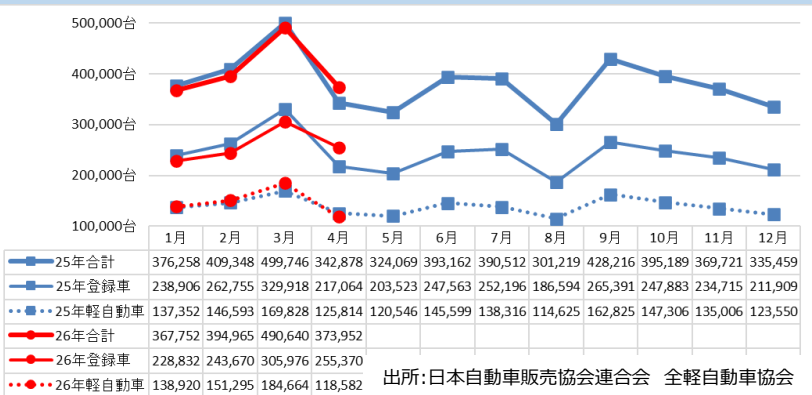
【輸出市場の不透明感と相場の行方】

中古車相場は連休明けも7日間移動平均が高値圏を維持しており、足元の需給は依然としてタイトです。4月時点では輸出バイヤーの応札力も強く、一部の港では搬入制限がかかるほど勢いが続いていました。マレーシア向けは連休明けにやや弱含んだものの、全体の流れを左右するほどではなく、3月実績は日本の中古車輸出の底力を改めて示す内容でした。

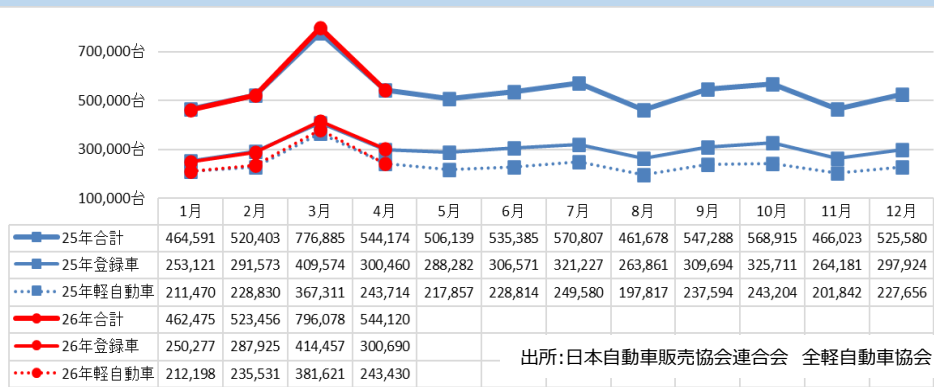
しかし、5月に入り状況に変化が生じています。スリランカが5月16日から3カ月間、自動車の関税を50%引き上げました。中東紛争による通貨安を背景とした措置で、ここ1年輸出を牽引してきた同国の需要が鈍る可能性があります。UAE、パキスタンに続き、主要仕向け国の不安定化が進む点は無視できません。

とはいえ、アフリカ、南米、ロシアなどでは需要拡大が続いており、輸出全体が急減する状況ではありません。むしろ、地域ごとの強弱がより鮮明になる局面と言えます。総合すると、6～7月頃までは環境性能割の影響で供給が増え、相場はやや軟化する可能性があります。年後半は輸出需要が再び強まり、相場が上昇に転じるシナリオも十分に考えられます。しかし、中東情勢をはじめとする地政学リスクは予断を許さず、市場はこれまでにないほど不安定な状態にあります。

新車販売台数月間推移25年vs26年比較



中古車登録・届出台数月間推移25年vs26年比較



ここがPOINT!

4月の新車販売増により、6月以降は中古車供給が増える見通しです。相場は一時的に緩む可能性がありますが、軽自動車の供給不足や輸出市場の地域差など、上昇要因も残っています。年後半は輸出需要の再加速により相場が再び強含む可能性が高く、地政学リスクの影響次第では急騰の可能性も否定できません。販売を強化するなら夏まで、秋以降は買取強化ヘシフトする戦略が有効と考えられます。

Ⅲ どうなってるの中古車輸出

【UAE停止でも揺るがない、日本の中古車輸出は“量より質”で過去最高を更新】

ホルムズ海峡の閉鎖以降、初めての月となる3月の中古車輸出実績が財務省貿易統計から公表されました。最大仕向国であるアラブ首長国連邦(UAE)向け輸出が事実上ストップしていますが、輸出台数は前年同月比2.2%減とわずかなマイナスにとどまり、単月としては歴代3位の高水準を維持。さらにFOB平均単価は過去最高の130万1千円へと跳ね上がり、輸出総額は単月で初めて2000億円近くに到達しています。地政学リスクの影響を感じさせない“驚異的な3月”の背景を、今回は台数と金額の両面から読み解きます。

【多くの仕向国で輸出記録を更新し、UAE分のマイナスをカバー】

昨年3月の中古車輸出台数は15万6355台と、当時の単月最高記録を樹立しています(現在のトップは25年10月の15万6543台)。そのうちUAE向けは2万4071台で全体の15.4%を占め、仕向国別では圧倒的な1位でした。それが今年3月はホルムズ海峡の通航が不可能となって、実際に同国向け輸出は2万2572台も大きく減少しました。

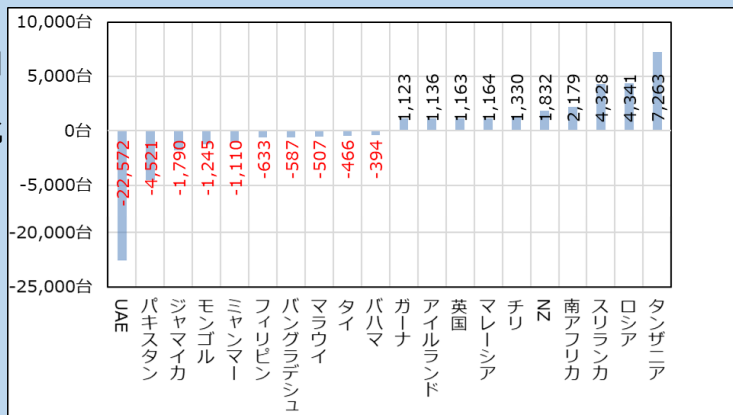
ところが、3月全体の輸出台数は15万2758台で、わずか2.2%減にとどめ、単月としては昨年3月に次ぐ歴代3位の記録で好実績となっています。内容を分析するとUAEの減少分を、タンザニアを筆頭とするアフリカ諸国への直輸出が補っています。さらにロシアでは非規制対象車を中心に需要が活発化。中古車輸入解禁から1年が経過したスリランカも大きく伸び、UAEのマイナスを着実に埋めました。

また3月は、キプロス、ガーナ、アイルランド、レソト、カンボジア、カメルーンなど中位国が月間記録を更新するなど、幅広い国で輸出が好調に推移しています。ニュージーランドやオーストラリアといったオセアニア勢も勢いを増しており、地域的な広がりが今回の底堅さを支えた格好となっています。

一方で、UAE以上に減少幅が大きかったのがパキスタンです。前年同月の4538台から今年は何と17台にまで激減しました。同国では従来、名目上は個人輸入(実態は事業者輸入)が中心でしたが、その個人輸入に対し規制が強化され輸入がほぼ停止しています。短期的には厳しい状況が続くとみられるものの、日本車への根強い需要を考えれば、中長期的には回復の余地があります。

UAEとパキスタンは当面厳しいですが、それ以外の主要国・中位国は総じて堅調であり、全体としては今後も輸出台数の増加が期待できます。

26年3月中古車輸出実績 対前年同月増減台数トップ10



出所:財務省貿易統計

【FOB価格は過去最高、輸出額は史上初の2000億近辺に到達】

3月のFOB平均単価は130万1千円と、これまでの最高値である今年1月の128万円を更新しました。台数が前年を下回ったにもかかわらず輸出総額が

輸出実績重要指標前年同月比較

	26年3月実績	25年3月実績	前年同月増減
中古車輸出台数	152,758台	156,355台	2.2%減
FOB価格平均	1,301,000円	1,063,000円	22.4%増
輸出総額	1988億円	1662億円	19.6%増

出所:財務省貿易統計

1988億円に達し、史上初めて2000億円付近に到達しています。これまでの最高額は25年7月に記録した1711億円であり、今回はそこから約277億円も積み増したことになります。

FOB単価を押し上げた要因としては、マレーシアの存在が大きいです。同国の3月のFOB平均は実に524万4千円と、過去最高水準を更新。台数も前年同月比25.2%増の5791台と大きく伸び、輸出額全体を強力に押し上げました。加えて、ロシア(129万4千円)、スリランカ(205万4千円)、ケニア(154万4千円)といった高単価国が軒並み台数を伸ばしたことも大きいと言えるでしょう。

あと今回注目されるべき点としては、UAE向けに輸出されていた“1台1000万円超”の高級スポーツカーがほぼ消えたにもかかわらず、全体のFOB単価が過去最高を更新した点にもあります。以前から絶対数は多くはなかったものの、こうした高額車の消失は通常、平均単価を押し下げる方向に働きますが、それを補って余りあるほど、他国の需要が強かったことを示しています。



ここがPOINT!

地政学リスクが続くなかでも、3月実績は日本の中古車輸出の底力を改めて示しました。今後についても、力強い展開が期待されます。港湾関係者によれば、一部の港では中古車が溢れ、一時的に搬入制限がかかっていることで、勢いが止まる気配はありません。3月実績は通年でも記録更新を十分に狙えるだけの強さを感じさせる内容だったと言えます。