

自動車業界レポート

Automotive Industry REPORT

本レポートでは、オークネット会員様のビジネスのお役に立てますよう大きなターニングポイントに差し掛かっている自動車産業にフォーカスした情報をタイムリーにお届けします。

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.81

INDEX

I 自動車流通のトレンド

「需要の底堅さと制度変更が交錯した上期の新車市場を読む」

II 中古車流通のあれこれ

「2026年国内中古車流通 上期の総括と下期の展望」

III どうなってるの中古車輸出

「海運混乱下でも存在感を増す英国・アイルランド」

I 自動車流通のトレンド

「需要の底堅さと制度変更が交錯した上期の新車市場を読む」

制度変更で押し上げられた上期、 しかし本格回復には至らず

26年上期(1～6月)の新車販売は登録車153万413台、軽自動車85万6776台で、合計238万7189台となりました。前年をわずかに上回ったものの、23年の回復期(245万600台)比で97.4%、コロナ前の19年比では86.6%と、依然として低調な水準です。

1～3月は前年同期比2.5%減と弱含みでしたが、4～6月は「自動車税環境性能割」の廃止を受けて7.0%増と大きく伸びました。環境性能に応じて0～3%課税されていた制度がなくなり、車種によっては10万円以上の負担減となったため、登録時期を4月以降にずらす動きが広がったことが背景です。制度要因による押し上げであり、実需回復とは言い切れない点には注意が必要です。

26年上期(1～6月)新車販売実績

登録車	1,530,413台 (102.0%)
軽自動車	856,776台 (101.3%)
上期合計	2,387,189台 (101.8%)

() は前年同期比

出所：日本自動車工業会

軽自動車が上位を独占、N-BOXは上期5年連続首位

上期の車名別販売トップはホンダ「N-BOX」で10万2419台。前年同期比1.0%減ながら唯一の10万台超えて、ブランド力の強さを示しました。2位はスズキ「スペーシア」、3位はトヨタ「ヤリス」で、ヤリスは受注枠の制約が影響し前年割れとなりました。躍進したのはダイハツ「ムーブ」(124.4%)やトヨタ「ライズ」(128.3%)、日産「ルークス」(144.1%)で、新型車効果や供給改善が順位を押し上げました。軽自動車が上位を占め、国内市場の軽依存構造が改めて浮き彫りとなりました。

2026年上期 新車販売台数トップ10

順位	車名	台数	前年同期比
1位 (1)	N-BOX	102,419台	99.0%
2位 (3)	スペーシア	83,229台	98.7%
3位 (2)	ヤリス	72,236台	83.1%
4位 (7)	ムーブ	63,272台	124.4%
5位 (6)	シエンタ	62,805台	110.4%
6位 (4)	カロラ	62,778台	83.7%
7位 (5)	タント	62,419台	95.5%
8位 (9)	ライズ	61,946台	128.3%
9位 (20)	ルークス	53,173台	144.1%
10位 (11)	ルーミー	52,342台	116.6%

() は前年同期順位

出所：自動車販売連合会・全国軽自動車連合協会

I 自動車流通のトレンド

HVは減少、EVは補助金効果で急伸という対照的な動き

上期の電動車販売(乗用車)は96万3739台(87.8%)で4年ぶりの減少となりました。主因は電動車の9割を占めるHVの供給不足で、HV比率は44.5%と前年より8.2ポイント低下しました。国内HV市場は成熟が進み、「過半数の壁」に直面しています。

一方、EVは補助金拡充の効果で5万5648台(203.7%)と大幅増となりました。CEV補助金の上限が130万円に引き上げられたことで、トヨタ「bZ4X」、日産「リーフ」、ホンダ「スーパーワン」などが販売を伸ばしました。輸入EVも増加し、テスラは推計で約1万2000台と存在感を示しています。

【26年上期電動車販売実績】

	26年上期乗用車電動車販売実績	乗用車全体に占める割合
HV	888,817台 (84.8%)	44.5%
PHV	18,829台 (83.4%)	0.9%
EV	55,648台 (203.7%)	2.8%
FCV	445台 (206.1%)	0.02%
上期合計	963,739台 (87.8%)	48.3%

日本メーカー輸入車が急伸し、上期シェアは過去最高

上期の輸入車販売は19万226台(109.0%)で3年連続の増加となりました。外国車メーカー車は減少したものの、日本メーカーの輸入車が7万2330台(138.1%)と大きく伸びたことが全体を押し上げました。登録車に占める輸入車シェアは12.4%で、上期として過去最高です。

首位はスズキで3万4288台(90.7%増)。インド生産の「フロンクス」「ジムニーノマド」が人気を集めました。トヨタはタイ生産SUVの好調で3位、ホンダは減少したものの外国メーカーを上回る4位となり、日本メーカーの輸入車が市場を支えた形となりました。

【26年上期輸入車販売実績】

外国車メーカー	117,896台(96.5%)
日本メーカー	72,330台(138.1%)
上期合計	190,226台(109.0%)

() は前年同期比

出所：日本自動車輸入組合

ココが
POINT

26年上期の新車市場は、制度変更による押し上げ効果が大きく、実需回復の判断には慎重さが求められます。車種別では軽自動車が強く、電動車はHV減少とEV急伸が対照的でした。輸入車は日本メーカーの好調が全体を支え、構造変化が進んでいます。下期は供給力と制度効果の反動が焦点となります。

Ⅱ 中古車流通のあれこれ

「2026年国内中古車流通 上期の総括と下期の展望」

上期は2年ぶりのプラス、軽が牽引し流通量は堅調

自販連・全軽自協が発表した26年上期(1～6月)の中古車登録・届出台数は337万1087台で、前年同期比0.7%増となり2年ぶりにプラスへ転じました。

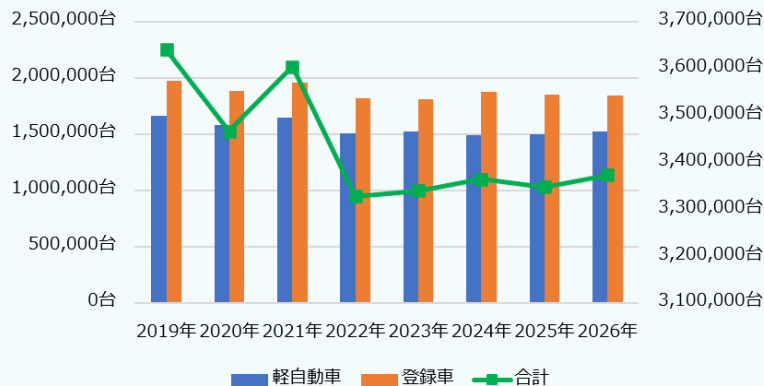
新車販売が上期を通じて堅調に推移したことで、代替・下取りが増加し、中古車の流通量を押し上げたとみられます。

内訳を見ると、軽自動車は152万5278台(1.8%増)と2年連続で前年を上回りました。一方、登録車は184万5809台(0.2%減)と2年連続のマイナスです。3月末の「自動車税環境性能割」廃止により、減税効果の大きい登録車で新車への需要流出が起きた可能性があります。

上場している中古車小売4社は増収増益と好調でしたが、地方の中小事業者は高騰する仕入れ相場が資金負担となり、二極化が進んでいます。上期は総じて堅調だったものの、事業者間の格差は拡大しています。

上期のオークション実績(概算)は、出品台数421万2708台(1.2%増)、成約率68.5%(1.2pt増)、平均単価95.1万円(9.2万円増)といずれも好調でした。

2019年～2026年 中古車登録台数&届出数 上期推移



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

上期オークション実績 2026年vs2025年比較

	2026年上期実績(概算)	2025年上期実績	前年比
出品台数	4,212,708台	4,166,709台	101.1%
成約台数	2,883,740台	2,805,045台	102.8%
成約率	68.5%	67.3%	+1.2P
平均単価	951千円	859千円	+92千円
落札金額合計	2兆7424億8193万7千円	2兆4097億8219万3千円	+3326億9974万4千円

※26年実績の内、6月実績は自流研の予測値を合算

出所: ㈱ユーストカー

Ⅱ 中古車流通のあれこれ

海運混乱で輸出に異変、相場下落の兆しとロシア向けの特殊要因

国内中古車相場を支えてきた中古車輸出も円安環境に支えられ、上期も高水準を維持。国内の小売業者と輸出事業者との間で仕入れ競争が激化したことで相場は引き続き高値圏で推移しました。

しかし、下期に入り状況は一変しています。ホルムズ海峡の封鎖影響で世界規模の港湾滞留が深刻化し、船積みができず、輸出事業者がオークションで仕入れられない事態が発生しています。大手輸出事業者でさえヤードが満杯となり、仕入れ停止に追い込まれるケースが増えています。

こうした状況下で、中古車輸出台数の6月実績が実際にどう影響しているのか、大変気になるところですが、生憎、現時点では発表はされていないので、今回はすでに発表されている輸出抹消台数から推測してみたいと思います。前述の状況から察すると、前年同月実績から1割程度は落ち込み、13万台程度に落ち込むと予測し、これに5月までの累計実績を加えて81万と当初は見込みました。しかし、すでに発表されている輸出抹消台数は86万9688台と依然として好調です。両指数において、通関時期と抹消時期はタイミングがずれるため、月跨ぎでは誤差が生じるのは止むを得ないのですが、直近4年間の実績をみても、それほど乖離するものではありません。従って、そこに何らかの現象がおきています。その現象とは、世界規模で海運事情が悪化している中、唯一、混乱が生じていない「日本～ロシア航路」の存在です。ここはまったく影響を受けていないため、6月はロシア向けが前年より約1万台増加しました。非規制対象車の需要が強く、これが輸出抹消台数を押し上げています。

ただし、ロシア向けを除けば相場は下落傾向にあり、海運混乱が長期化すれば国内流通にも影響が及ぶ可能性が高まっています。正常化の時期が見通せない中、下期は慎重な見極めが必要です。

ココが POINT

26年上期の中古車流通は新車市場の堅調さに支えられ、軽を中心に2年ぶりのプラスとなりました。しかし、下期は海運混乱で輸出事業者の仕入れ停止が広がり、相場下落の兆しが見えています。ロシア向けが特殊要因として輸出を支えています、海運正常化の時期が国内流通の最大の焦点となります。

輸出抹消台数&中古車輸出台数 上期推移

	輸出抹消台数	中古車輸出台数
2022年	621,472台	592,775台
2023年	691,091台	728,240台
2024年	820,194台	775,274台
2025年	812,888台	825,771台
2026年	869,688台	≒821,000台

出所：輸出抹消台数→自販連 中古車輸出台数→財務省貿易統計
※2026年の中古車輸出台数は5月までの実績に対し、6月実績を自流研が14万台と見込んで合算した概算。

Ⅲ どうなってるの中古車輸出

「海運混乱下でも存在感を増す英国・アイルランド」

環境規制の強化によるHV需要の拡大

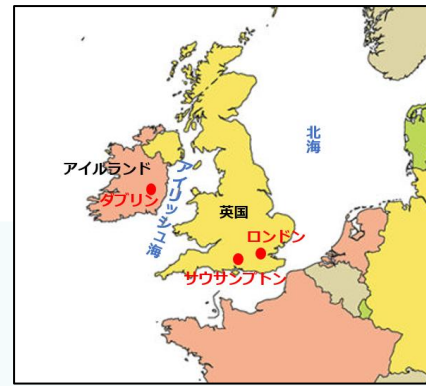
海運事情は、未だホルムズ海峡の封鎖が解決せず、またマンデブ海峡周辺の危険度も高まり、それに加え、中国からの新車完成車や部品輸出が急増し、PCC(自動車専用船)を含めRO-RO船が中国向けに多く割かれ、船腹の供給不足に陥るなど、今や世界規模で混乱が生じています。

こうした逆境の中で、日本から中古車の輸入を飛躍的に拡大させているのが英国とアイルランドです。特に両国は近年、環境規制の強化を背景にHV需要が急拡大しています。英国では輸入車両(日本からの中古車分)の約57%、アイルランドでは約75%がHVで占められ、他の仕向国では見られない独特の構成となっています。アイルランドでは08年に車両登録税(VRT)が排気量ベースからCO₂排出量ベースへと変更され、20年にはNOx排出量も課税対象となりました。これにより英国からの中古ディーゼル車輸入が急減し、日本からのHVが一気に流入する構造が生まれています。

2026年1～5月の累計輸出台数は英国が1万5245台(前年同期比166%)、アイルランドが1万190台(同181%)と、いずれも過去最高を更新する勢いです。両国は右ハンドル左側通行で日本車との適合性が高く、地理的にも近接していることから船の混載も可能なため、長年にわたり日本車の輸入が続いてきました。

ちなみに、26年6月までに日本から両国に輸出された主要車種を見ると、改めてHVの構成比の高さが際立っています。英国向けではプリウス(ZVW51・ZVW50)、フィットHV(GP5)、カローラツーリングHV(ZWE211W)など、幅広い年式のHVが選ばれています。アイルランド向けではフィットHV(GP5)、RAV4 HV(AXAH54)、ヤリスHV(MXP10)などが上位を占め、23～24年式の新しめのHVも増えています。EVの輸出も絶対数は少ないものの増加傾向にあり、環境政策の影響が色濃く反映されています。

海運事情の悪化で中古車輸出は3月以降前年割れが続いていますが、英国とアイルランド向けは例外的に伸びています。両国では環境規制の強化や貿易構造の変化を背景にHV需要が高まり、日本車の輸入が勢いを増しています。今回は、その要因を簡潔に整理します。



2026年1～5月燃料別輸出実績VS英国&アイルランド比較

	中古車輸出全体 (前年同期比)	英国	アイルランド
電気自動車 (EV)	15,196台 (171%)	73台 (365%)	309台 (129%)
ハイブリッド車 (HV)	137,441台 (95%)	8,631台 (176%)	7,710台 (210%)
内燃機関車 (ICE)	545,456台 (103%)	6,541台 (153%)	2,171台 (126%)
合計 (1～5月累計)	698,093台 (102%)	15,245台 (166%)	10,190台 (181%)

出所：財務省貿易統計

26年1月～6月英国向け&アイルランド向け輸出中古車主要車種

英国向け				アイルランド向け		
順位	車種名称	型式	主要年式	車種名称	型式	主要年式
1	プリウス	ZVW51	2019～21	フィットHV	GP5	2015
2	フィットHV	GP5	2014～15	アクア	NHP10	2011
3	プリウス ZVW50	ZVW50	2016～18	RAV4 HV	AXAH54	2023～24
4	カローラツーリングHV	ZWE211W	2020～22	カムリセダン	AXVH70	2021～23
5	ジムニーシエラ	JB74W	2025～26	ヤリスHV	MXP10	2021
6	ヴォクシーHV	ZWR80W	2017～21	プリウス	ZVW60	2025
7	エスティマ	ACR50W	2009～13	ヴェゼルHV	RU3	2018
8	ヴィッツ	NPS130	2015～16	プリウス	ZVW51	2021～22
9	フィットHV	GP1	2011	ポロ	6RCJZ	2017
10	エスクァイアHV	ZWR80G	2018～19	ゴルフ5HB	AUCJZ	2019

出所：ユーストカー編集部調べ

Ⅲ どうなってるの中古車輸出

近年、日本の中古車需要の高まりは、英国のEU離脱が影響！？

英国・アイルランドとも、近年飛躍的に日本の中古車輸入が拡大している背景には、20年の英国のEU離脱(ブレグジット)が大きく影響しています。それまで両国はEU域内で自由に中古車を流通させていましたが、離脱後は関税やVAT、通関手続きが発生し、英国・アイルランド間の流通コストが上昇しました。

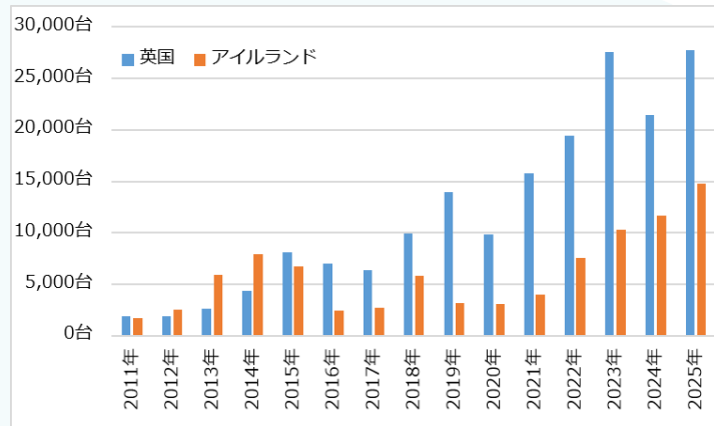
一方、日本はこの時期に英国と「日英包括的経済連携協定」、EUとは「日EU経済連携協定」を締結し、関税が段階的に引き下げられ、26年2月に完全撤廃されています。これにより、両国は英国・アイルランド間で中古車を流通させるより、日本から直接輸入する方が合理的となり、HVを中心に日本車の輸入が急増しているのです。特に今年2月以降、両国への輸出台数が大幅に伸びたのは、2月に完全撤廃されたことが起因しています。

こうして、英国・アイルランド向けの中古車輸出は、環境規制と貿易構造の変化を背景に力強く伸びていますが、足元では海運事情の悪化が新たな懸念材料となっています。特にRO-RO船の供給不足は深刻で、中国向けの新車輸送が増えたことで日本発のスペースが逼迫し、コンテナ輸送への依存度が高まっています。また現状、紅海ルートを回避し喜望峯経由となることで航路が大幅に延び、輸送期間は長期化、保険料やコンテナ単価も急騰しています。ブレグジットによる関税撤廃による価格メリットを上回る形で、輸送コストが増加しつつあります。

ココが
POINT

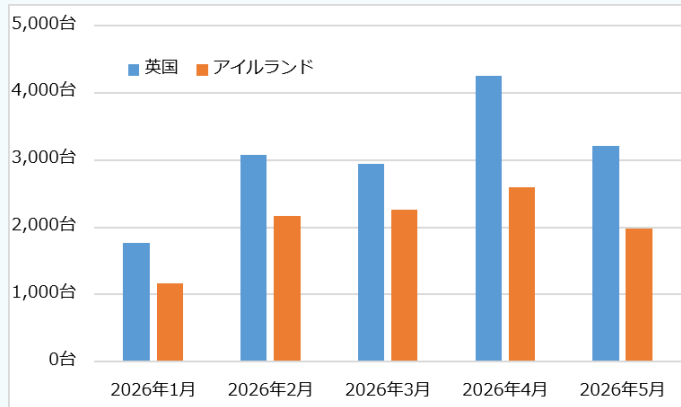
英国・アイルランド向け中古車輸出は、環境規制や貿易構造の変化を背景にHV需要が拡大し、海運混乱下でも伸びています。一方で、現在の海運事情がさらに悪化するようであれば、今以上に航路の長期化と輸送コストの上昇を招き、勢いに陰りが出る可能性が高まります。そういった意味では、今後両国の行方は海運事情の改善が大きな鍵となりそうです。

2011年～2025年 英国&アイルランド中古車輸出台数年間推移



出所：(株)ユーストカー

26年1月～5月 英国&アイルランド中古車輸出台数月間推移



出所：(株)ユーストカー