

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.83

INDEX

I 自動車流通のトレンド

「国産EV販売の急伸でCEV補助金が年内終了の可能性」

II 中古車流通のあれこれ

「中古車販売における総額表示制度の現状と課題」

III どうなってるの中古車輸出

「中古車輸出2026年上期の総括と今後の展望」

I 自動車流通のトレンド

「国産EV販売の急伸でCEV補助金が年内終了の可能性」

国産EVの販売が想定以上に好調に推移していることを受け、CEV補助金(クリーンエネルギー自動車導入促進補助金)の申請受付が早ければ12月上旬にも終了する見通しが示されました。補助金は新車市場の需要を左右する大きな要因であり、終了後には反動減が生じる可能性があります。今回は補助金終了の背景と今後の新車市場への影響をレポートしてみます。

国産EV販売の急伸と補助金制度の不安定化

2026年9月4日、次世代自動車振興センターはCEV補助金の申請受付が「12月上旬～下旬をめどに終了する見込み」とであると公表しました。補助金は予算額に達した時点で前日到着分までで締め切られるため、今回の見通しは“確定期限”ではなく、申請状況によって前後する可能性があります。

背景には、国産EVを中心とした販売の急伸があります。2026年1～8月のEV販売台数(乗用車)は前年同期比2.3倍の8万1158台に達し、年間で初めて10万台の万台を突破する見通しです。トヨタ「bZ4X」、ホンダ「スーパーワン」、テスラ「モデルY」など補助額の増加による恩恵を受けた車種が販売を牽引しています。

補助金制度自体も不安定さを抱えています。これまでCEV補助金は当初予算と補正予算を組み合わせて切れ目なく執行されてきましたが、高市政権は補正予算の編成を見送る可能性があり、今年末から来年3月頃まで“空白期間”が生じる懸念が出ています。経済産業省は2027年度概算要求で1100億円を求めています。補助金の継続性は依然不透明です。補助金の評価基準も2026年4月に見直され、電池の国内生産計画など経済安全保障の観点が重視されるようになりました。こうした制度変更と販売好調が重なり、予算消化が急速に進んでいるとみられます。



テスラ・モデルYは87万円から127万円に補助金が増額

I 自動車流通のトレンド

補助金終了後の需給変化と新車市場の行方

足元では補助金効果によりEV販売が過去最高水準を維持していますが、補助金終了後には一定の反動減が生じる可能性があります。補助金は登録後に申請する仕組みであり、納期次第では補助金が間に合わないケースも生じます。

特に12月登録予定の車両は、申請書がセンターに届く前に予算が尽きれば補助を受けられません。次回の申請受付が当初予算成立後の4月以降となれば、年末～3月末まで補助金がない期間が生じ、EVの販売勢いは一時的に鈍化する可能性があります。

今回の補助金効果は2009年のエコカー補助金によるHVブームを想起させます。当時、補助金と同時期に発売された3代目プリウスは戦略的な価格設定でヒットし、HV市場が急拡大しました。今回もbZ4Xが補助額130万円となり、同クラスSUVより100万円安く購入できるなど、価格競争力が大きく向上しています。自治体補助金を併用すれば、さらに安く購入できるケースもあり、EVの“買い得感”が需要を押し上げています。

また、ホンダ「スーパーワン」が先行予約7000台を獲得するなど、国産EVの新型車効果も市場を刺激しています。ガソリン車のような運転感覚を楽しめる商品性や、339万円という価格設定に対し補助金満額130万円が支給されることが支持され、想定通り50歳代男性を中心に需要が広がっています。こうした新型車の投入と補助金の組み合わせが、現在のEV販売急伸を支える大きな要因となっています。



09年の補助金効果によって、飛躍的に販売を拡大させた3代目プリウス

ココが POINT

CEV補助金は12月上旬にも終了する可能性があり、国産EVの販売急伸と制度変更が予算消化を早めています。補助金の空白期間が生じれば新車EVの販売勢いは一時的に鈍化する可能性があり、制度の継続性が市場の不確実性を高めています。新型EVの投入や補助額増加によって価格競争力が高まり、需要が急速に拡大している点を踏まえると、補助金終了後の需給変化を注視することが重要です。

Ⅱ 中古車流通のあれこれ

「中古車販売における総額表示制度の現状と課題」

2023年10月1日に導入された「支払総額」表示制度は、中古車販売における不当表示を是正し、消費者保護を強化するための重要な改革でした。しかし、導入から3年が経過した現在も、「支払総額では購入できない」との苦情が続き、制度の実効性には課題が残っています。本年8月31日、自動車公正取引協議会は、モニタリング結果を踏まえ、この問題が確認された14社に対し「改善要請」を実施しました。今回はこの改善要請を通じて、制度が直面している現実を整理し、世界最高水準の中古車流通を守るための方向性を考察します。

世界最高水準の中古車流通が直面した“総額表示の初期課題”

日本の中古車流通は、世界のどの国と比較しても極めて高い品質と透明性を備えています。これは、業界の先輩方が「価格と品質の透明化」を長年にわたり実践し、第三者機関による中立公正な検査制度や、ポスセリ方式によるオークションシステムを構築してきた成果です。レモンの法則を知らずとも、情報の非対称性を克服するための仕組みを自ら作り上げ、世界に冠たる流通モデルとして海外にも移植してきました。

しかし、2023年10月に導入された「支払総額」表示制度は、この成熟した流通に新たな課題を突きつけました。制度導入時に筆者が発信したレポート(Vol.47)では、業界の信頼失墜を回復するためには、総額表示を“逆風を追い風に変える”姿勢が不可欠であると指摘しました。ところが、導入から半年後の2024年5月にリリースしたレポート(Vol.54)では、依然として「保証なしと表示されていたのに保証への加入を強要された」「オプションを外せず支払総額が大幅に増えた」「最低限必要な諸費用が含まれていなかった」など、典型的な苦情が多数寄せられている実態を紹介しました。

制度の趣旨である“支払総額＝購入時に最低限必要なすべての費用を含めた価格”が守られていないケースが散見され、総額表示の初期段階で、価格透明化の限界が露呈したと言えます。中古車という商品特性の難しさ、制度の運用に大きな影響を与えていることが浮き彫りになりました。



Ⅱ 中古車流通のあれこれ

難しい商品を扱う業界が求められる“原点回帰”と透明化の再徹底

2025年5月に自動車公正取引協議会が実施した第4回モニタリングでは、大手中古車専門店や未使用車専門店を含む20社48店舗を対象に商談の実態が調査されました。その結果、「支払総額に含まれないパック商品の強制」「保証やオプションの執拗な購入要請」「車庫証明手続代行費用の不適切な請求」「諸費用に含まれない費用の計上」など、制度の根幹を揺るがす問題が多数確認されました。改善要請を受けた事業者の中には、過去にも同様の指摘を受けていたにもかかわらず改善が見られないケースもあり、制度の実効性に疑問が生じていました。

そして2026年8月31日、協議会は最新のモニタリング結果を踏まえ、14社に対して正式に改善要請を行いました。特に、支払総額に含まれないオプション費用の強制、管轄内登録にもかかわらず「管轄外手続代行費用」を請求する事例、ETCセットアップ費用を諸費用に含めて外せないと説明する事例、さらには「納車準備費用」を諸費用として請求する事例など、制度の趣旨を逸脱した行為が繰り返されていることが問題視されています。

これらの問題は、ジョージ・アカレフ氏のレモンの法則が示す「情報の非対称性」が再び市場に影響を及ぼしていることを示しています。中古車は新車と異なり、一度使用された商品であるため、品質のばらつきが大きく、情報の透明化が欠ければ市場全体の質が低下します。だからこそ、世界最高水準の流通を守るためには、制度の改善要請を“業界の原点に立ち返る機会”として捉える必要があります。

第三者機関による車両認定や、公正な保証制度の導入は、情報の非対称性を解消し、優良事業者が正当に評価される市場を維持するための重要な仕組みです。制度導入から3年が経過した今こそ、業界全体で現実を直視し、透明性の再徹底に取り組むことが求められています。

ココが
POINT

日本の中古車流通は、価格と品質の透明化を徹底してきた結果、世界最高水準の仕組みを築いてきました。しかし、総額表示制度の運用では不当表示が続き、情報の非対称性が再び市場に影響を及ぼしています。制度の改善要請を“原点回帰の機会”と捉え、第三者認定や適正な保証制度を活用し、価格と品質の透明化を再徹底することが、優れた流通を未来へつなぐ鍵となります。

Ⅲ どうなってるの中古車輸出

「中古車輸出2026年上期の総括と今後の展望」

2026年上期の中古車輸出は、地政学リスクと海運混乱が続くなかでも台数・金額ともに堅調に推移しました。平均単価は大幅に上昇し、輸出額は上期として初めて1兆円を突破しました。一方で主要仕向国の順位は大きく変動し、下期は海運ルート不安定化が懸念されます。前回は6月の異例の高実績を緊急レポートしましたが、今回は改めて上期全体を総括し、下期および中期的な市場展望をレポートします。

中古車輸出2026年上期の総括

2026年上期の中古車輸出台数は85万6677台となり、前年同期を3万台強上回り、過去最高を更新しました。世界的な海運事情の悪化が続くなかでも、中古車需要は底堅く推移し、台数ベースでは安定した拡大を示しました。

特に顕著だったのは輸出額の伸びで、平均単価は122万2千円と高水準を記録しました。2020年の50万円台からわずか6年で2.4倍へと上昇し、上期の輸出額は1兆468億円と過去最高となりました。ロシアではルーブル安を背景に日本車への投機的需要が高まり、スリランカやマレーシアなど高年式車を求める国が単価上昇を押し上げました。

国別では、航路の影響を受けにくいロシアが首位となり、前年トップのアラブ首長国連邦(UAE)は海運混乱の直撃を受けて大幅減となりました。ただし、UAE経由でアフリカへ再輸出されていた分がタンザニアや南アフリカ共和国へ直接輸出され、全体の減少を補いました。また上位20カ国のうち16カ国が前年同期を上回り、世界的に日本の中古車需要が強いことが確認できる半年でした。

2026年上期(1月～6月)中古車輸出仕向国ベスト20

順位	地域	国名	2026年台数	前年同期比 増減	前年 順位
1	中東欧ロシア	ロシア	110,600台	32.3	2
2	アフリカ	タンザニア	89,036台	84.1	3
3	大洋州	ニュージーランド	46,869台	25.3	6
4	中南米	チリ	46,133台	21.6	5
5	アジア	モンゴル	42,185台	1.3	4
6	中東	アラブ首長国連邦	40,903台	▲68.7	1
7	アフリカ	南アフリカ共和国	38,691台	25.9	8
8	アジア	スリランカ	38,459台	93.1	13
9	アフリカ	ケニア	37,405台	9.0	7
10	アジア	マレーシア	28,162台	11.7	10
11	アジア	タイ	23,390台	▲20.9	9
12	西欧	キプロス	19,362台	15.4	15
13	西欧	英国	19,341台	65.3	18
14	アフリカ	ウガンダ	19,074台	1.6	14
15	アジア	フィリピン	18,896台	▲13.8	11
16	アフリカ	ガーナ	14,779台	41.2	21
17	アフリカ	ナイジェリア	14,114台	8.8	17
18	中南米	ガイアナ	13,957台	25.3	20
19	西欧	アイルランド	12,681台	85.2	29
20	中南米	ジャマイカ	12,641台	▲19.9	16
1月～6月全輸出台数合計			856,677台	3.7	
平均輸出単価			1,222千円	18.9	
輸出額合計			10,468億円	23.3	

出所:財務省貿易統計

Ⅲ どうなってるの中古車輸出

中古車輸出今後の見通し

最新の7月実績は前年同月比6.9%減となり、海運事情の悪化を反映した落ち着いた水準となりました。6月の異例の高実績が例外的であった可能性が高く、下期はこうした減速傾向が続くとみられます。また、円安基調を支えていた日米金利差が縮小しつつあり、円高圧力が強まっている点も輸出環境の不確実性を高めています。

さらに、ホルムズ海峡に代わる重要ルートとなっているバブエル・マンデブ海峡でも封鎖が発生し、紅海ルートの機能不全が懸念されています。スエズ運河を経由する航路は中古車物流にとって重要であり、影響は小さくありません。加えて、パナマ運河でも水位低下を理由に通航制限が始まる見込みで、主要海運ルートが複数同時に不安定化する可能性があります。

こうした状況から、下期は上期ほどの勢いは期待しにくいものの、需要自体は依然として強く、通年では前年並みの水準を維持できると見込まれます。

近年、中国EVの存在感は増していますが、ニュージーランドやオーストラリアでは日本の中古ICE・中古HVへの回帰も見られ、日本車の信頼性は揺らいでいません。2030年には200万台規模へ成長する市場であるとの見通しは変わらないと考えています。

ココが
POINT

2026年上期の中古車輸出は台数・金額ともに過去最高となり、平均単価の上昇が輸出額を押し上げました。一方で海運混乱が主要国の順位を大きく変動させ、下期は複数の航路で不安定化が続く見通しです。ただし需要は依然として強く、通年では前年並みを維持し、2030年に向けて成長軌道は揺らいでいないと考えています。

2020年～2026年上期(1月～6月) 中古車輸出台数&平均輸出単価推移



出所:財務省貿易統計

2020年～2030年 中古車輸出台数&輸出額推移と見通し



出所:2020年～2025年 財務省貿易統計
2026年～2030年 自派研の見通し