

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.82

INDEX

I 自動車流通のトレンド

「自然災害が新車市場に与える深刻な影響」

II 中古車流通のあれこれ

「中古EV輸出は「資源流出」ではない—世界的燃料高騰で高まる日本車の存在感と国内市場の課題—」

III どうなってるの中古車輸出

「6月中古車輸出が想定外の最高記録となった理由」

I 自動車流通のトレンド

「自然災害が新車市場に与える深刻な影響」

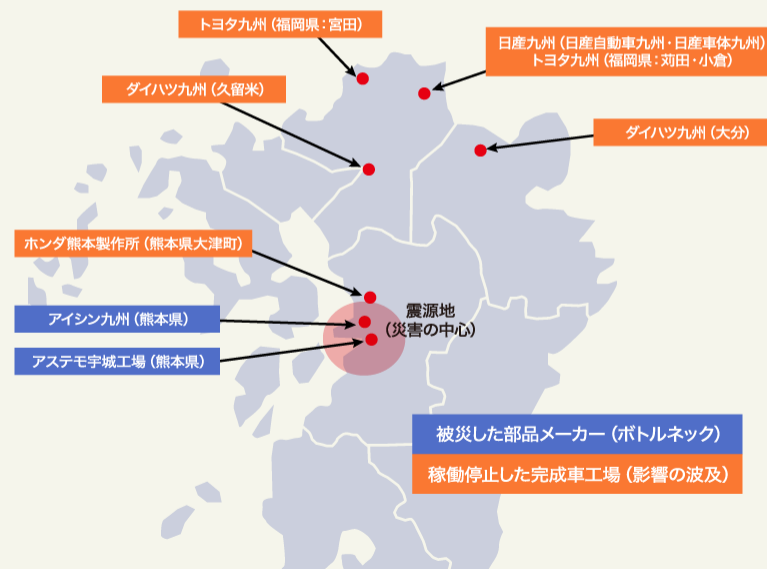
7月28日に発生した令和8年熊本地震、そして8月中旬の千葉県の記事的豪雨により、被害に遭われた皆様に心よりお見舞い申し上げます。一日も早い復旧と平穏な生活の再建をお祈りいたします。直近の新車市場では、こうした自然災害が自動車生産に大きな影響を及ぼしました。部品供給網の寸断により全国の工場が停止し、好調だった新車需要に影を落とし始めています。災害が新車市場に与える構造的なリスクが改めて浮き彫りとなりました。今回はこの問題についてレポートします。

熊本地震が全国の生産拠点に波及した構造的影響

7月28日に発生した熊本地震は、九州地方の部品メーカーを直撃し、サプライチェーン全体に深刻な影響を与えました。特に、ドアチェックなどの機能部品を製造するアイシン九州や、車載部品を手掛けるアステモ宇城工場が被災し、停電や建物損傷により操業を停止したことが大きなボトルネックとなりました。特定部品の供給が止まることで、全国の完成車工場が連鎖的に稼働停止に追い込まれる構造が改めて顕在化しました。

トヨタ自動車は、福岡県のトヨタ自動車九州3工場の停止期間を8月5日深夜まで延長し、さらに愛知県の田原工場も8月3日から7日まで操業を停止しました。レクサスやSUVの生産計画に影響が出ています。日産自動車も九州の2工場でライン停止を延長し、ダイハツ九州の大分工場・久留米工場も8月5日夜勤帯まで稼働停止を継続しました。

ホンダはアステモ宇城の被災により、埼玉製作所・鈴鹿製作所・ホンダオートボディーの生産を停止し、軽商用車「N-VAN」シリーズにも影響が及んでいます。さらに三菱自動車は岡山県の水島製作所で一部車種の生産を停止するなど、影響は九州を越えて全国に広がりました。



新車市場の需要と供給のギャップ、そして豪雨災害の追い打ち

今回の震災によって、改めてサプライチェーンの寸断が浮き彫りになっていますが、特に問題なのは、このサプライチェーンの末端に位置する企業ほど経営基盤が弱く、災害時の影響が深刻化してしまうことです。これに対して政府は、被災した中小企業・小規模事業者への負担軽減を業界団体に要請し、取引継続と一方的な負担転嫁の回避を求めています。

ところで国内の新車販売は、新型車の投入効果もあり前年を上回るペースで推移していました。しかし、今回の地震により供給網が寸断され、好調な需要に対して供給が追いつかない状況が懸念されます。特に人気車種や軽自動車は納期遅延が再び長期化する可能性があり、販売現場では受注調整を余儀なくされるケースも出始めているようです。そんななか、8月13~14日にかけて千葉県の広域にわたって記録的豪雨が襲いました。自動車流通業界でも新車ディーラーや中古車販売事業者などに停電や浸水被害が生じているようです。いずれも盆休み期間中であったため、被害の全容把握が遅れている地域もあるようで、今後明らかになる被害の全容が気になります。

盆前に発表された調査機関による、7月の企業倒産件数は、2カ月連続で1000件超となりました。自動車関連も小売業や付属品卸売業・運輸業で増加が見られています。物価高、人件費高騰、人手不足に加え、中東情勢の緊迫と、この間の度重なる自然災害の被害によって、今後、倒産件数は高止まりする可能性が懸念されます。



ココが POINT

熊本地震は、特定部品メーカーの被災が全国の生産拠点を止めるというサプライチェーンの脆弱性を再び浮き彫りにしました。新車需要は堅調ですが、供給の遅れが長期化すれば市場の勢いに水を差す可能性があります。さらに千葉県の豪雨による流通被害も重なり、自然災害が新車市場に与える影響は今後も注視が必要です。

II 中古車流通のあれこれ

「中古EV輸出は「資源流出」ではない

—世界的燃料高騰で高まる日本車の存在感と国内市場の課題—

先般、全国ネットのラジオ情報番組から「中古EVの輸出拡大で日本の都市鉱山が流出しているのではないか」というテーマで出演依頼を受けました。番組内では、こうした見方が一部で広がっているものの、実態は“資源として輸出されている”のではなく、“完成車として世界の交通インフラを支えている”ことを強調してきました。日本の中古EVは、燃料高騰や環境規制の強化を背景に世界で高い需要を獲得しており、日本の輸出産業の一角を担う存在になっています。

中古EV輸出が急拡大する背景

近年、日本からの中古EV輸出が急伸しています。特に今年3月以降は、中東情勢の悪化による世界的な燃料高騰が大きな要因となり、ガソリンを使わず維持費も安い日本の中古EVに人気が集まっています。日本のEVは品質が高く、バッテリー性能の劣化も少ないため、環境対策を進める国々で「即戦力の交通手段」として受け入れられています。

一部では「EVに含まれるレアメタルが海外に流出している」との指摘がありますが、実際に輸出されているのは“資源”ではなく“完成車”です。輸出された中古EVは多くの国で日常の移動手段として使われ、社会インフラとして機能しています。資源として解体されているわけではありません。

また、中古車輸出全体の市場規模も年々拡大しています。6年前の2020年には5193億円から、今年は2兆円を突破する勢いです。日本の総輸出額約100兆円のうち2%を占めるまで成長し、今や中古車は日本の輸出産業の一角を担う存在になっています。



構成作家さんとの打ち合わせ風景

Interfm

8月17日(月)
JFN系列全国ネット
ラジオ情報番組
『レコレール』
(13:30~15:55)



番組内のコーナー「レコレールアップデート」(14:08~14:28)で最近、TV、新聞等でも話題となっている「なぜ今、中古車輸出が急伸びしているのか」について解説しました。

II 中古車流通のあれこれ

日本の中古EVが世界で評価される理由と国内市場の課題

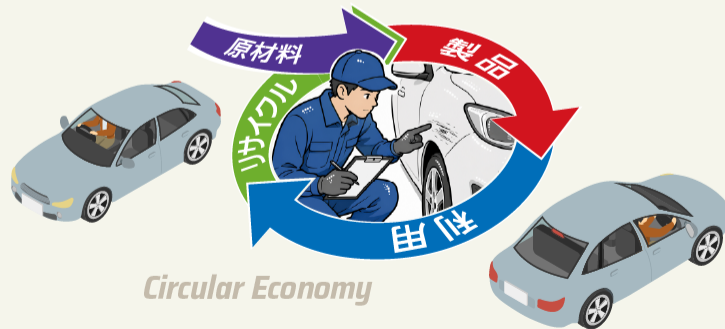
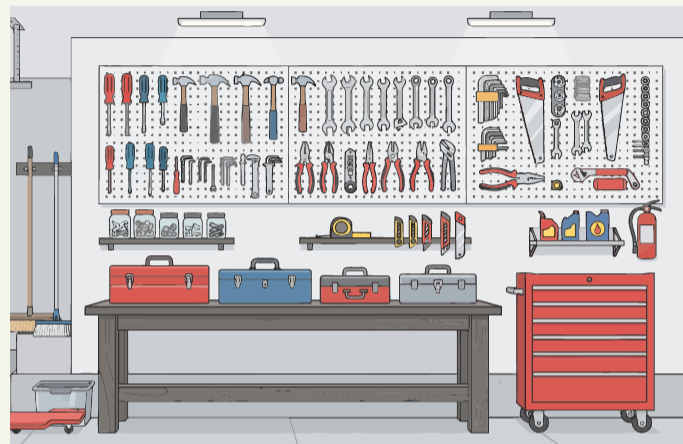
日本の中古EVが世界で高く評価される理由は、EVの性能だけではなく、日本人のモノを丁寧に扱う文化、極端な気候が少ない環境、全国に整備された道路事情、そして車検・点検制度による品質維持など、良質な中古車が生まれる土壌が揃っています。さらに、半世紀以上続くオークション制度によって、第三者検査と透明な価格形成が徹底されている点も大きな信頼につながっています。

一方で、国内の中古EV市場は発展途上です。EVは充電インフラの整備が不可欠で、メンテナンスも電気系統の知識が求められるため、対応できる中古車販売店や整備工場がまだ限られています。この供給側の制約が、中古EVの国内流通を広げる上で大きな壁となっています。

本来であれば、新車 → 中古車 → ELV → 資源回収という循環を国内で完結させることが望ましいのですが、現状では中古EVのリセールバリューが低く、ELVになる前に海外へ輸出される流れを止めるのは容易ではありません。自動車メーカーの中には、海外で新車からELVまで一体で扱うサーキュラーエコノミー型の事業を検討し、そこで回収した資源を日本へ戻す構想も出ています。

ココが POINT

中古EV輸出は「資源流出」ではなく、日本の高品質な中古車が世界の燃料高騰・環境規制の中で求められている結果です。日本の中古車は品質・価格の透明性が世界的に評価されており、輸出産業として確立しつつあります。一方で国内中古EV市場はインフラ・整備体制の不足が課題で、循環型社会の実現には国内流通の強化が不可欠です。



III どうなってるの中古車輸出

「6月中古車輸出が想定外の最高記録となった理由」

6月の中古車輸出は15万8584台となり、単月としては、統計開始以来の最高記録となりました。海運混乱や中国発新車輸出拡大による船腹逼迫、また最大の仕向国であったアラブ首長国連邦(UAE)の大幅減少など逆風が続く中で、円安進行や高年式HV・EV需要、さらにロシアの投機的需要が重なり、想定外の高実績となったものです。今回はその構造を分析してみます。

逆風下でも伸びた理由：需要構造の変化

6月の中古車輸出台数実績は単月で過去最高を更新しましたが、そうは言っても中東情勢で悪化していた海運事情は6月に入って改善されることはなく、船積難民も発生し、輸出ヤードは待機車両で溢れていました。また国内買取事業者からも「相場が落ち着き、輸出の勢いが止まり始めているのでは」との声が聞かれ、輸出事業者大手も「仕入れを抑えざるを得なかった」と語るなど、現場感覚はむしろ減速を示していました。

実績と現場感覚が乖離した背景には、まず円安進行があります。5月以降円安が急速に進み、一時164円台まで下落したことで、輸出採算が大きく改善しました。また世界的な燃料価格高騰により、高年式HV・EV・軽自動車の需要が強まり、環境規制の厳しい地域を中心に輸出が維持されました。

さらにロシア向けが大きく伸びました。ロシア航路は海運事情の影響を受けず、船社・ヤードとも安定しており、情勢不安を見越した富裕層の投機需要が急増しました。これら複数の要因が重なり、逆風を上回る高実績となったのです。

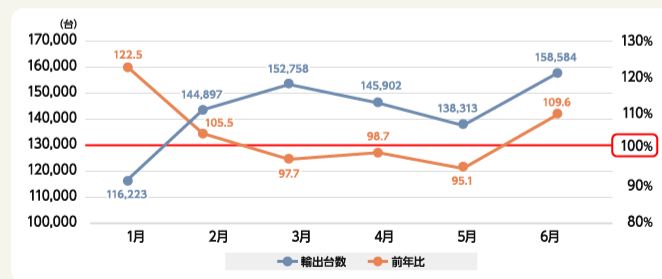


燃料別輸出台数26年VS25年6月実績比

燃料形態	26年 実績	25年 実績	前年比
電気自動車 (EV)	3,931台	2,563台	153%
ハイブリッド車 (HV)	33,540台	28,831台	116%
内燃機関車 (ICE) (内軽自動車)	121,113台 (11,546台)	113,261台 (9,889台)	107% (117%)

出所：財務省貿易統計

2026年 中古車輸出台数月間推移



出所：財務省貿易統計

Ⅲ どうなってるの中古車輸出

高年式需要・再輸出・投機需要が押し上げた6月

6月の高実績は、複数の要因が重なった結果です。まず、世界規模で燃料が高騰したことで、燃費性能の高い高年式のHVや軽自動車、またEVの需要が強まりました。EVは前年同月比53%増、HVは16%増、軽自動車は17%増と大きく伸びました。こうした背景もあって、国内中古車相場は下降局面にあるものの依然高値圏を維持しています。また高年式車の需要が強かったことで、FOB価格も122万2000円と前年を大きく上回り、その結果、輸出額は1937億8965万円と単月で史上2位の水準になっています。

次に第三国経由のロシア向け再輸出ルートの拡大です。非規制対象車の増加に加え、規制対象車がモンゴル、キプロス、ジョージア、韓国、中国を経由して再輸出される動きが強まっているようです。さらにCIS（独立国家共同体）諸国を通じたユーラシア経済連合や自由貿易協定を活用し、ウズベキスタン、キルギス、カザフスタン、タジキスタンなどを経由する再輸出ルートも拡大しています。これらのルートは中東情勢の影響を受けにくく、6月の輸出を支えたようです。

そしてロシアの投機的需要です。情勢不安を見越した富裕層が「資産としての日本車」を求め、輸出が急増しました。ロシア航路は海運混乱の影響を受けず、安定して輸送できたことも追い風となりました。

ロシアでは「非常事態にはルーブル（現金）ではなく日本の中古車を持って」という言葉が長年語られてきました。要するに、日本の中古車は信用性が高く、資産として価値が損なわれないことを表しています。9月の下院選後に30万～50万人の兵士増員が計画されているとの見方もあり、情勢不安が高まるほど投機需要は高まる可能性があります。ロシア航路は世界の海運事情の影響を受けず、船社・ヤードとも安定しており、この需要を確実に取り込んでいるようです。これらの要因が重なり、6月は歴史的な高実績となりました。

2025年vs2026年 中古車輸出台数 6月実績比較

	国名	順位	2026年6月	順位	2025年6月	差	前年同期比増減
中東欧ロシア	ロシア	1	26,272台	2	17,615台	8,657台	49.1%
アフリカ	タンザニア	2	14,550台	3	7,562台	6,988台	92.4%
大洋州	ニュージーランド	3	9,258台	4	6,828台	2,430台	35.6%
アジア	モンゴル	4	8,705台	13	3,687台	5,018台	136.1%
アフリカ	ケニア	5	7,631台	6	5,647台	1,984台	35.1%
中南米	チリ	6	6,091台	9	4,086台	2,005台	49.1%
アジア	スリランカ	7	6,061台	5	6,607台	▲546台	-8.3%
アフリカ	南アフリカ共和国	8	5,659台	8	4,956台	703台	14.2%
アジア	タイ	9	4,491台	7	5,627台	▲1,136台	-20.2%
西欧	英国	10	4,096台	20	2,508台	1,588台	63.3%
アジア	マレーシア	11	3,937台	11	3,934台	3台	0.1%
アフリカ	ナイジェリア	12	3,893台	16	2,941台	952台	32.4%
アフリカ	ウガンダ	13	3,735台	15	3,134台	601台	19.2%
中南米	ジャマイカ	14	3,666台	10	4,060台	▲414台	-10.2%
西欧	キプロス	15	3,381台	18	2,616台	765台	29.2%
アフリカ	ガーナ	16	3,177台	17	2,828台	349台	12.3%
アジア	フィリピン	17	2,888台	14	3,583台	▲695台	-19.4%
西欧	アイルランド	18	2,491台	25	1,226台	1,265台	103.2%
中南米	ガイアナ	19	2,388台	19	2,569台	▲181台	-7%
中東	アラブ首長国連邦	20	2,279台	1	20,925台	▲18,646台	-89.1%
6月全輸出台数合計			124,629台		112,939台	11,690台	10.4%
輸出台数合計			158,584台		144,655台	13,929台	9.6%
FOB価格			1,222,000台		1,064,000台	158,000台	14.9%
輸出額合計			1937億8965万円		1539億0511万円	398億8454万円	25.9%

出所：財務省貿易統計

ココが
POINT

6月の高実績は、円安、高年式車需要、ロシアへの規制対象車の再輸出ルートの拡大、そしてロシアの投機需要という複数の要因が同時に作用した結果です。海運混乱を上回る力が働き、想定外の記録更新につながりました。