

自動車業界レポート Vol.78

2026/5/01

今月のレポートも先月に続き、イラン情勢の影響が中心的なテーマとなりました。トランプ大統領による停戦に向けた発言は日々変化しており、このレポートが公開される頃には、事態が終息に向かっている可能性もあれば、逆に攻撃が再開されている可能性もあります。先行きが極めて不透明な状況ではありますが、こうした背景をご理解のうえ、ご高覧いただければ幸いです。

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

【イラン情勢による自動車メーカーへの影響】

II 中古車流通のあれこれ

【イラン情勢の影響による今後の中古車流通における3つのリスク】

III どうなってるの中古車輸出

【封鎖された海峡、止まった商流UAE中古車ビジネスの現場で何が起きているのか】

I 自動車流通のトレンド

【イラン情勢による自動車メーカーへの影響】

4月11日、世界が注目した米国とイランの停戦協議は不調に終わりました。ところが17日には、イラン側がレバノンにおける停戦合意を受けて、ホルムズ海峡を開放すると発表。しかし翌日には撤回するなど未だ予断を許さない状況が続いています。また、中東湾岸諸国のエネルギー関連インフラはイランの攻撃で大きな損傷を受けており、仮に停戦が成立しても復旧には長期化が避けられない状況です。今回は、こうした地政学的リスクが日本の自動車メーカーにどのような影響を及ぼしているのかを整理してみます。

【滞船するPCCと輸出調整がもたらす“静かな痛手”】

イラン情勢が自動車メーカーに与える影響の第一は、新車輸出の停滞です。前回号でトヨタと日産が減産調整に踏み切ったことを紹介しましたが、その後もマツダが5月まで中東向け車両の生産を一時停止、スバルも現地向け出荷を止めています。代替ルートとしてアフリカ・喜望峯回りの航路もありますが、航行日数の増加と海上輸送コストの急騰を考えると現実的な選択肢とは言い難いです。さらに深刻なのは、ペルシャ湾内に滞船している日本関連船舶42隻(4月18日現在)のうち、9隻が自動車専用運搬船(PCC)である点です。これらは2月28日以前に中東湾岸諸国で荷下ろしを終え、日本へ帰港する途中で海峡封鎖に遭い、約2カ月にわたり湾内に留め置かれています。PCCは1隻で数千台、9隻で数万台規模の輸送能力を持ちます。直接的な損失ではないにせよ、この“物流機能の停止”は日本の新車輸出にとって大きな痛手となっています。



4月20日現在、ペルシャ湾内で滞船している日本関連の自動車専用運搬船は9隻。これによる機動力の喪失は計り知れない。

【石油由来製品の供給不安が製造・整備の現場を直撃】

第二の影響は、石油由来製品の供給不安です。ナフサ(粗製ガソリン)を原料とする塗料や樹脂製品の供給が不安定化し、複数の架装メーカーで生産に支障が生じています。日本フルハーフやトランテックスは、塗装材料の調達難により今後の生産に影響が出る可能性を公表しました。塗料大手の日本ペイントはシンナー価格を3月中旬に75%引き上げ、中堅・中小メーカーも値上げや供給制限を相次いで実施しています。

影響は完成車メーカーだけではなく、整備事業者の現場では、特にディーゼルエンジン用オイルの在庫逼迫が深刻化しています。エンジンオイルの主成分である「グループIII」のベースオイルは国内で精製されておらず、韓国とカタールが主要な供給元です。しかし、カタールの英シェル精製施設がイランの攻撃で操業停止に追い込まれ、日本向け供給が全面的に止まってしまいました。韓国からの輸入は継続しているものの、メーカー側が供給制限をかけており、前年実績を超える発注はできない状況が続いています。



イランの攻撃によって、中東湾岸諸国のエネルギー関連施設の損害は甚大。戦争前に戻すには数年かかるケースも。。。



ここがPOINT!

仮に紛争が終結したとしても、状況が即座に正常化する可能性は低いと言えます。イランがホルムズ海峡に機雷を敷設しているとの情報もあり、安全な航行を再開するには大規模な掃海作業が必要となります。また、中東湾岸諸国のエネルギーインフラは今回の攻撃で甚大な被害を受けており、原油供給の安定化には長い時間を要すると思われます。自動車メーカーは、紛争の行方だけでなく、紛争後の“回復の遅れ”まで視野に入れた中長期的なリスク管理が求められます。

Ⅱ 中古車流通のあれこれ

【イラン情勢の影響による今後の中古車流通における3つのリスク】

先月から本レポートではイラン情勢の影響を継続的に取り上げています。中古車関連で現時点において明確に影響が確認できる指標は、中古車販売登録台数および届け出台数のみです。3月の実績は79万6078台で、前年同月比1.1%増。数字だけを見る限り、イラン情勢の影響が顕在化しているとは言えません。

しかしながら、影響は“遅行して”現れる可能性が高く、今後じわじわと市場に波及するリスクがあります。今回は前回と一部重複するものの、特に注意すべき「3つのリスク」について整理します

【①国内中古車供給の先細り】

前項でも触れた通り、原材料価格の高騰、部品供給の不安定化、物流コストの上昇など、イラン情勢の影響はすでに自動車生産に及んでいます。これにより生産能力は低下し、さらに上昇したコストを車両価格に転嫁せざるを得ないため、新車価格は今後も上昇基調が続く見通しです。

昨年から続く新車市場の長納期化と供給不安は、今回の情勢悪化を機にさらに深刻化します。新車販売が一段と低迷すれば、中古車の源泉である下取車の発生量も減少し、国内中古車供給は予想以上に先細るリスクがあります。

なお、3月の新車販売台数は49万640台で前年同月比1.9%減にとどまっていますが、今後は減少幅が拡大する可能性が高いと見られます。

【②中古車輸出の加速による“吸い上げ圧力”の再強化】

2月28日以降、ホルムズ海峡が閉鎖されているため、日本の中古車輸出最大の仕向国であるアラブ首長国連邦(UAE)向け輸出は事実上停止しています。短期的には輸出台数の減少は避けられません。

しかし、UAEはあくまで“中継地”であり、最終仕向国への代替は可能です。実際、現在は代替輸送が急ピッチで進んでおり、その他の仕向国も堅調なため、全体としての輸出台数の落ち込みは限定的と見られます。

むしろ紛争が終息すれば、UAE国内に滞留している在庫車が一気に捌け、その後の補充需要が急増する可能性があります。そうなれば輸出向け需要が再び強まり、国内相場を押し上げる“吸い上げ圧力”が再燃するリスクがあります。

【3つのリスク影響度 × 時期マトリクス】

リスク	影響度	発生時期	具体的な懸念
① 国内供給の先細り	★★★★☆	早期～中期	下取車減少・在庫確保難
② 輸出吸い上げ圧力の再燃	★★★★☆	中期	終息後の補充需要で輸出急増
③ 中古車相場の暴騰リスク	★★★★★	中期	相場が制御不能なレベルまで上昇

【③国内中古車相場:短期は安定、中期は“暴騰リスク”が顕在化】

3月以降の中古車相場は、異次元の高値となった2025年相場よりも平均15万円高く推移しています。依然として高値圏ではあるものの、短期的には比較的安定していると言えます。しかし、中古車供給の減少と輸出需要の増加が重なる中期以降は、相場が再び大きく上昇する“暴騰リスク”が顕在化します。

一方で、相場を見る際に注意すべき点があります。それは、紛争が解決しても回復が難しいと見られる「UAEなど湾岸諸国向けの欧州系高級中古車需要」です。パンデミック以降、中東の富裕層需要に支えられてきたこの市場ですが、今回の攻撃によりエネルギー施設が大きなダメージを受けたことで、しばらく需要回復は期待できません。欧州系高級中古車のFOB価格は平均数千万円規模と高額で、絶対数は少ないものの、近年のFOB価格全体を押し上げてきた存在です。FOB価格は中古車相場と連動するため、相場高騰の一因でもありました。

この高級車需要の減退分を見込んだうえで相場を読む必要がありますが、筆者としては、現状の相場水準が維持されている時点で「実質的には暴騰している」と評価してよいと考えています。

現在は“嵐の前の静けさ”であり、今後は各種リスクが顕在化する可能性があります。しかし、これは逆にチャンスにもなり得ます。

★短期(今):相場が高値ながら安定 → 販売を強化する好機 ★中期(暴騰局面):相場上昇が加速 → 買取を強化する準備が重要
この二段構えの戦略によって、厳しい局面を乗り越え、むしろチャンスに変えていただければと思います。



ここがPOINT!

Ⅲ どうなってるの中古車輸出

【封鎖された海峡、止まった商流UAE中古車ビジネスの現場で何が起きているのか】

米国とイランによる初回の停戦協議は不調に終わったものの、4月17日にはイラン側がホルムズ海峡を航行する商業船舶を「完全に開放する」と表明しました。しかし国際海運団体であるボルチック国際海運協議会は、依然として高いリスクが残存しているとの見方を示し、海峡を通過する船舶数が紛争前の水準に戻るには相当な時間がかかると指摘します。いずれにしても、日本の中古車輸出の最大仕向国であるアラブ首長国連邦(UAE)向けの物流は、3月以降、完全に停止している状況です。2025年には日本から25万台強(全体の14.6%)の中古車が同国へ輸出されており、その影響は極めて大きいと言えます。今回は現地の最新の状況と今後の代替の可能性についてレポートしてみます。

【近年、UAE向けの中古車輸出は4つに分類される再輸出】

UAE向け中古車は、単なる「UAEの需要」ではなく、再輸出の中継地として成立してきました。現状、この再輸出は4つに分類されます。第一に、全体の約8割を占めるのがアフリカ向け再輸出で、タンザニア、ケニアを中心とした東アフリカから、西アフリカまで広く分布します。第二は、ロールスロイスやランボルギーニ、ポルシェといった高級中古車で、これは唯一、UAE内で登録され、また隣接する中東湾岸諸国にも再輸出されるものです。第三はロシア向けの規制対象車です。直接日本から輸出できないHVや1900CC以上のSUV等がロシアへ再輸出されています。そして第四としては、中東地域で右ハンドル車が輸入、登録できるアフガニスタンとパキスタン(アフガニスタンに接する西側)向けの車両です。こうした4つに分類された再輸出の需要が年々高まっていき、巨大な再輸出ネットワークを構築しましたが、今回のホルムズ海峡の封鎖によって、一気に機能不全に陥ってしまいました。

UAE向け中古車の再輸出 4分類(2025年実績ベース)

①アフリカ向け(約80%)	②中東湾岸向け高級車	③ロシア向け規制対象車	④アフガニスタン・パキスタン向け(右ハンドル需要)
・タンザニア、ケニア中心 ・東～西アフリカ全域 ・UAEは「業販の卸売市場」	・ロールスロイス、ランボルギーニ等 ・UAE登録+湾岸諸国へ再輸出 ・台数は少ないが高額	・HV、SUV(1900cc超)など ・日本から直接輸出不可 ・UAE経由が主流だった	・本来はカラチ港経由が一般的 ・近年は税制・配船の理由でUAE 経由が増加

代替可能性(ホルムズ海峡封鎖後)

直輸出で完全に代替可能	代替困難(唯一の難所)	ジョージア・キプロス経由で代替可能	カラチ港に戻せば代替可能
-------------	-------------	-------------------	--------------

【現地の最新情報と代替の可能性】

今回、現地でビジネスを展開する事業者最新の状況を聞いてみました。まずドバイオートゾーン(DAZ:自動車専用のフリーゾーン)で約100台の在庫を抱える中小規模の事業者によれば、3月以降、アフリカからのバイヤーが一人も来ず、「閉店休業状態で一台も売れていない」とのこと。資金化できないため日本への送金も止まり、現在生活費にも困窮している。何とか日雇いのアルバイトで家族を支えているが、「このままでは黒字倒産するしかない」と、状況はかなり深刻のようです。

一方、同地で最大手の事業者は、アフリカ各地に拠点を擁していることから、一時的に直輸出に切り替えて対応していると言います。それと並行して、今後もUAEが“主戦場”であることに変わりはなく、情勢が改善した際に即時再開できるよう、親イランとされる中国系コンテナ会社と交渉を進めています。

こうした状況を踏まえると、UAE向け中古車の停止は確かに大きな衝撃ですが、再輸出先の性質によっては“代替可能性”は大きく異なることが見えてきます。アフリカ向けは直輸出で代替可能であり、ロシア向けもキプロスやジョージア経由で対応できます。中近東向けもカラチ港に戻せば輸送ルートは確保できます。唯一、湾岸諸国向けの高級中古車だけは代替が難しいのですが、そもそも台数は多くありません。つまり、UAE向け25万台のうち、大部分は代替ルートで吸収される可能性が高く、輸出台数全体への影響は限定的となる可能性があります。

ちなみに今回の海峡封鎖により、読者の方からアフリカ向け中古車輸出に関して、「直輸出」と「UAE経由」の違いについての問い合わせが多くなっています。簡潔に言うと、UAE経由は100%業者間の取引(B2B)であるのに対し、より小売に近い(B2C)のが多数を占めるのが直輸出です。

ホルムズ海峡の封鎖によって、3月全体の中古車輸出実績にどう反映するか気になるところです。ただ財務省貿易統計による3月実績は、このレポートを執筆している段階では未発表なため、あくまでも推測になりますが、3月の中古車相場7日間平均移動を見る限り、依然として、異次元を超えた25年実績よりも15万円ほど高く推移していることから、影響が及んでいるとは考えにくいと言えます。また港湾関係者に話を聞くと、確かにUAEは激減するが、その分タンザニアやロシア、またスリランカ、ニュージーランドなどの上位国が好調だと聞きます。ちなみに昨年3月の実績は15万6355台で、単月での過去最高を記録しました。流石にこれを超えることはないとは思いますが、大きくマイナスにはならないのではという見立てをしています。



ここがPOINT!