

# 自動車業界レポート Vol.76

2026/3/01

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。

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

【1月の新車販売実績からみた26年の厳しい見通し】

### II 中古車流通のあれこれ

【出生数&人口の減少と車両の高齢化からマーケットの縮小を考察】

### III どうなってるの中古車輸出

【2025年 中古車輸出 日韓比較レポート】

# I 自動車流通のトレンド

## 【1月の新車販売実績からみた26年の厳しい見通し】

先頃、26年最初の新車販売台数が発表されました。それによりますと1月の登録車と軽自動車を合わせた新車販売台数は、前年同月比2.3%減の36万7748台となりました。ここ2年間、新車販売は低迷し、本来であれば26年は3年振りの回復を期待したいところでしたが、スタートから躓いています。今回は過去8年間の1月実績と直近1年間の月間推移から、改めて1月の実績を分析したいと思います。

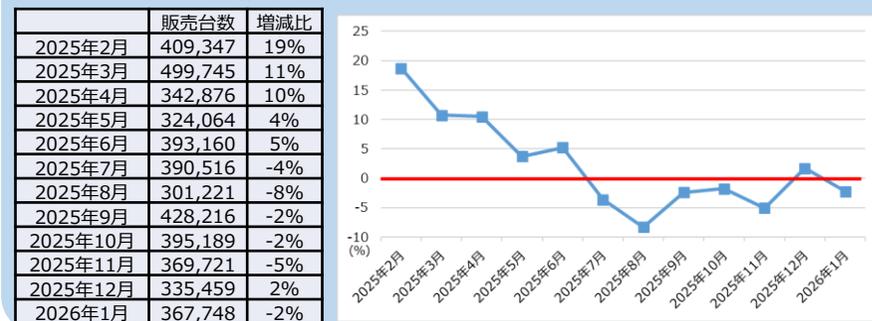
### 【26年1月の新車販売は下降傾向となった25年下期からの流れを変えられず】

かつて1月と言えば、年間最大の需要期に差し掛かる時期であり、年明けの“初売り”から活気づいて、月間で40万を超えていたのですが、コロナ禍以降は30万代が定着し、コロナ禍から回復を遂げた23年1月でも40万には届いていません。それでも昨年1月は前年の認証不正問題による減少から立ち直り、今年はさらに上回って、23年実績に近づくかと期待していたところ、期待に反して逆行しています。

とは言え、その期待が現実的ではないことは、表①の直近1年間新車販売台数増減比の推移から見て取れます。昨年は年明けから新車供給が正常化し、大きく前年を上回ってスタートしましたが、その勢いも半年だけで、7月以降は半導体不足による減産や長納期化の問題によって、前年割れが続いていました。12月はわずかに上回ったものの、その低調な流れが続いていましたので、1月はその流れに合った実績であったと言えます。

それでは、もう少し1月実績を深掘りしてみたいと思います。表②の1月の登録車販売台数は前年同月比4.2%減の22万8832台(表②注①参照)でした。新型車が少なかったブランドが多く、盛り上がりには欠けていました。そうした中でも、スズキはSUV「ジムニー」シリーズの納車が進んだことなどで同比25.4%増の1万5873台と大幅な伸びをみせており、日産(同比17.2%減の1万9318台)に迫っています。一方、軽自動車は1月の届け出台数が同1.1%増の13万8916台(表②注②参照)と2カ月連続で増加しています。これはダイハツの「ムーヴ」や日産の「ルークス」、三菱の「デリカミニ」などの新型車がけん引しています。要するに、こうした新型車の差が1月の実績に反映されたようです。今年も登・軽とも新型車投入の予定がされていますが、正式な発表から販売まで、どれだけタイムラグを短縮できるかが、今後注目されるところです。

表① 直近1年間の新車販売台数増減比 月間推移



表② 過去8年間 1月の新車販売台数実績推移

	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
軽自動車	158,927台	138,639台	147,850台	122,576台	152,841台	117,950台	137,352台	注②138,916台
登録車	249,048台	221,464台	236,592台	207,123台	229,497台	216,926台	238,906台	注①228,832台
合計	407,975台	360,103台	384,442台	329,699台	382,338台	334,876台	376,258台	367,748台
通年で台数	5,195,216台	4,598,615台	4,251,040台	4,201,321台	4,779,085台	4,421,494台	4,565,777台	4,600,000!?台

出所:一般社団法人 日本自動車販売協会連合会 一般社団法人 全国軽自動車協会連合会 ※2026年通年は自派研の予測

### 【厳しい市場環境の中でもEV(電気自動車)は飛躍的な拡大】

前述した長納期化の問題についても、まったく解決されていませんが、それを示すデータとしては、登録車トップのトヨタの「ヤリス」が前年同月より31.2%のマイナス、4位のカローラが34.4%のマイナス、5位のアルファードが20.3%のマイナスで、これら上位3車種の1月実績をみても明らかではないでしょうか。

以上のように1月は厳しい結果に終わりました。しかし、その中でもクリーンエネルギー自動車(CEV)補助金の見直しの恩恵を受けて、EVが飛躍的に販売台数を拡大させました。絶対数は少ないものの、同比42.7%増の6511台が販売されています。特に昨年10月の大幅改良で航続距離を伸ばしつつ、値下げして商品力を大幅に高めたトヨタの「bZ4X」は1651台(前年同月の約30倍)販売しました。また、米テスラなどの輸入車も好調のようです。今後も、日産「リーフ」やスズキ「eビターラ」の登録が本格化し、販売台数をさらに押し上げると見られます。

EVが飛躍的な拡大を遂げたとは言え、比率にするとわずか2.1%で、(前年同月は1.4%)全体に及ぼす影響は限定的です。そして改めて1月実績を全体で見渡してみますと、依然として供給制限の解消は難しいようです。そういったことから今年も厳しい一年が予想されます。



# II 中古車流通のあれこれ

## 【出生数&人口の減少と車両の高齢化からマーケットの縮小を考察】

1月23日に公表された厚生労働省の人口動態統計によりますと、2025年1～11月までの出生数は64万5255人(外国人含む=速報値)とのことです。これから25年の年間の出生数を推計しますと(日本人のみ=確定値)約66.8～66.9万人になるそうです。これで11年連続の減少となり、それに伴って人口の減少は、もはや歯止めが掛かりません。さらに車両の高齢化も進んでいます。今回は、中古車流通に限った話ではありませんが、今後のマーケットの縮小について、考察してみたいと思います。

### 【24年一年で香川県の人口分が消失 日本の人口は加速度的に減少】

25年出生数等の確定値が発表されるのは、今年の9月になりますので、今回は24年の確定値をもとに紹介します。

24年の出生数は68万6173人と過去最少を10年連続で更新してしまい、調査開始(明治33年)以来、初めて70万人を割り込みました。死亡数も160万5378人と過去最多となって、その結果、自然減は91万9205人と、遂に90万人を上回っています。この数値は香川県の人口に匹敵します。ちなみに太平洋戦争中であっても人口は増加していたから、この減少傾向は異常だと言えます。

ただ、出生数に結びつく、24年の婚姻件数は48万5092組で1万351組増加しています。これは一見、良い兆候に見えるのですが、実は20-22年の3年間、若者にとって外出や飲み会の自粛等で本来その間に作られたはずの「結婚に至る恋愛」が作られなかった「恋愛ロックダウン」期間となり、その期間に32万組の結婚が消滅したと言われています。24年に増えたのは、その一部が戻ったに過ぎません。この「失われた32万組の結婚」が、今後も出生数減少の要因となります。

こうした現象を食い止めるには1人の女性が生涯に産む子どもの平均的な人数合計特殊出生率を2.07にしなければなりません。実際24年の確定値では、過去最低を更新する1.15で、現状は程遠い数値だと言えます。

以上のように、いずれの指数も悪化の一途を辿っており、危機的状況が続いていることから、マーケットの縮小は加速度的に進むと考えられます。

厚生労働省の人口動態調査確定値によれば

2024年日本の出生数 68万6173人

2024年日本の死亡者 160万5378人

結果的に24年一年で日本から91万9205人の人口が消失

### 【年々高齢化が進む乗用車の車齢・使用年数・代替サイクル】

こちらのデータも25年の実績は、今月末に内閣府から発表されますので、あくまでも24年の実績をもとに紹介します。

24年3月末現在の乗用車(軽自動車を除く)の平均車齢は9.34年で、前年比で0.12年延び、29年連続で過去最高齢となっています。平均使用年数は13.32年と意外にも短縮しています。これはこのところ中古車輸出が好調で特に高年式車が多く輸出されていることで、皮肉にも若返りが図れています。

一方、新車ユーザーが次の新車を購入するまでの期間である代替サイクルは、9.1年で22年以降は9年超えています。要するに4回車検を通した後に、乗り換えると言うことであり、これは下取車が中古車として市場に流れてくる段階で、すでに高齢化していることを示しています。

近年、嗜好性が薄れ、実用性が求められている中で、クルマ自体が「壊れない」「ぶつからない」商品に年々進化を遂げている以上、高齢化は避けられない現実なのかもしれません。

乗用車の車齢・使用年数・代替サイクルの推移

年	車齢 人間の平均年齢 に相当	使用年数 人間の平均寿命 に相当	代替サイクル 新車購入の次回 新車を購入する までの期間	年	車齢 人間の平均年齢 に相当	使用年数 人間の平均寿命 に相当	代替サイクル 新車購入の次回 新車を購入する までの期間
1975年	3.30年	6.72年	-	2018年	8.60年	13.24年	9.3年
1985年	4.57年	9.17年	-	2019年	8.65年	13.26年	9.2年
1995年	4.88年	9.43年	6.3年	2020年	8.72年	13.51年	8.8年
2000年	5.84年	9.96年	6.2年	2021年	8.84年	13.87年	8.9年
2005年	6.77年	10.93年	6.7年	2022年	9.03年	13.84年	9.2年
2010年	7.56年	12.70年	7.0年	2023年	9.22年	13.42年	9.1年
2015年	8.29年	12.38年	7.8年	2024年	9.34年	13.32年	9.1年

26年の干支は60年に一度巡ってくる「丙午(ひのえうま)」です。前回の丙午である昭和41年は「この年に生まれた女性は気性が激しい」などの迷信が広まり、出生数が前年比で約25%も激減しています。現在の状況で25%も減少してしまったら、大打撃です。ちなみに育児支援サイトを運営する株式会社ベビーカレンダーが妊娠中・育児中のママ(20～40代)935人を対象に興味深いアンケートを実施しています。それによりますと今年が60年に一度の「丙午」であることや、迷信について知っているか聞いたところ、「よく知っている」31.2%、「なんとなく聞いたことはある」49.0%を合わせて、約8割が認知していました。その上で、そのイメージや迷信に対して、「ただの迷信なので、気にする必要はない」が44.7%「特にイメージはない」が39.4%(368件)と迷信そのものを過度に意識していない層が多いことがうかがえます。実際、26年の出生数がどうなるのか注目です。



ここがPOINT!

# Ⅲ どうなってるの中古車輸出

## 【2025年 中古車輸出 日韓比較レポート】

25年、日本の中古車輸出は遂に170万台を突破し、3年連続で過去最高値を更新しました。一方、韓国は日本の増加率(8.9%増)を大きく上回る38.6%増の88万台を記録し、2年振りに過去最高値を大きく塗り替えています。今回は歴史的な飛躍を遂げた両国の中古車輸出における構造的な違いを分析してみます。

### 【日韓ともに輸出台数、輸出額で驚異的な実績】

25年は日本から167の国々に171万4279台の中古車が輸出されました。台数は過去に例を見ない水準ですが、さらに注目すべきはFOB価格が初めて100万円を超え、104万8千円になったことです。これにより、中古車輸出額の合計は1兆7966億円に達しています。20年は5193億円であったので、わずか5年で約3.5倍に拡大しています。

一方韓国は、台数が前年の63万8723台から25万台以上も上積みし、88万5313台と過去最高値を大幅に更新しました。そして驚異的なのはFOB価格が日本円にして155万5千円と日本よりも1.5倍となる高額になっていることです。それに伴い、輸出額も日本円にして1兆3770億円と初めて1兆円を超えています。ちなみに韓国の仕向国数は日本よりも5ヶ国多い172ヶ国でした。

これほどまでに両国でFOB価格が急騰した背景には、旺盛な海外需要に対し、新車販売の低迷で国内の中古車供給が細ったことがあります。需給逼迫により仕入れ競争が激化し、相場を押し上げたと言えるでしょう。また、海上運賃の低下で輸送コストが抑えられたことも、仕入れ価格上昇を後押ししています。

### 【日本はスリランカの復活&アフリカ勢の健闘

### 韓国はロシア需要の拡大】

仕向国の傾向として、日本はほぼ通年でスリランカが復活したことが台数の増加や輸出額の増額に大きく影響しました。また25年はアフリカ勢の躍進が目立った一年でもありました。タンザニアがアフリカ勢としては初めて10万台を超えたほか、ケニア、南アフリカ、ウガンダ、ナイジェリアなど資源開発で潤っている国が軒並み好調で、アフリカ地域だけで45万9364台が輸出され、これにアラブ首長国連邦(UAE)からの再輸出分を含めると、同地域(41ヶ国)に約67万台が輸出されたことになり、占有率も全体の4割近くとなっています。

一方韓国も、25年は新たな仕向国として、アサド政権が崩壊したシリアへの中古車輸出が開始されています。しかしながら、同国としては短期間で大量に流入したためか、7月から輸入を禁止してしまいました。従って、あくまでも上期だけ勢いを加速させたに過ぎません。やはり、通年で韓国の輸出増加を牽引したのは、ロシア向けの規制対象車(規制車)の再輸出です。非規制対象車(非規制車)の直接輸出も前年から75.7%増の約5万台に伸びていますが、規制車はその数倍規模に達したと推測されます。

ところで日韓ともに台数が減少した仕向国としてモンゴルが挙げられます。これは右ハンドル車を規制したことによりですが、左ハンドルの韓国車もブレーキが掛かっています。この背景には、近年ウランバートル市周辺で車両が飽和状態になっていることから、左右ハンドルに関わらず、輸入抑制が強まっていると考えられます。

さて、26年の見通しですが、それを占う上で、25年12月の実績が示唆的です。日本の12月実績は、単月で15万台を超えました。これまで半世紀以上に及ぶ長い中古車輸出の歴史の中で、稼働日数が少なく、年式代わりとなる12月にこれほどまで台数が輸出されることはありませんでした。一方、韓国の12月実績は、それまでの月間平均よりも2割強ダウンとなる5万8千台まで落ち込みました。これは12月から引き上げられたロシアのリサイクル税によるものです。この12月実績の傾向が、そのまま26年通年の傾向になりそうです。

2025年日韓中古車輸出実績比較

順位	日本 🇯🇵					韓国 🇰🇷				
	国	地域	2025年実績	2024年実績	前年比	国	地域	2025年実績	2024年実績	前年比
1	アラブ首長国連邦	アジア	253,897台	226,762台	112%	リビア	北アフリカ	147,340台	124,905台	118%
2	ロシア	ヨーロッパ	186,583台	199,098台	93.7%	キルギス	アジア	137,177台	80,558台	170.3%
3	タンザニア	東アフリカ	119,036台	77,992台	152.6%	トルコ	ヨーロッパ	131,701台	74,074台	177.8%
4	チリ	南米	83,523台	64,720台	129%	アラブ首長国連邦	アジア	65,820台	32,295台	203.8%
5	ケニア	東アフリカ	77,286台	63,236台	122.2%	ロシア	アジア	49,368台	28,101台	175.7%
6	ニューゼaland	オセアニア	71,633台	81,305台	88.1%	アルバニア	ヨーロッパ	36,731台	25,641台	143.3%
7	モンゴル	アジア	66,469台	111,661台	59.5%	ヨルダン	アジア	33,629台	15,995台	210.2%
8	南アフリカ共和国	南アフリカ	64,555台	55,351台	116.6%	タジキスタン	アジア	32,408台	23,806台	136.1%
9	スリランカ	アジア	62,335台	83台	75102%	カザフスタン	アジア	28,699台	18,300台	156.8%
10	タイ	アジア	48,927台	48,713台	100.4%	シリア	アジア	18,149台	140台	12963%
11	パキスタン	アジア	48,398台	39,961台	121.1%	ペリ	南アメリカ	16,536台	13,259台	124.7%
12	フィリピン	アジア	42,065台	41,472台	101.4%	サウジアラビア	アジア	13,781台	9,405台	146.5%
13	マレーシア	アジア	40,619台	38,616台	105.2%	モンゴル	アジア	12,717台	19,305台	65.9%
14	ウガンダ	東アフリカ	38,234台	32,535台	117.5%	ガーナ	西アフリカ	12,287台	5,496	223.6%
15	キプロス	地中海	32,665台	27,436台	119.1%	カンボジア	アジア	10,887台	6,682台	162.9%
16	ジャマイカ	中央アメリカ	31,020台	32,197台	96.3%	オマーン	アジア	10,264台	7,905台	129.8%
17	ナイジェリア	アフリカ	28,602台	18,662台	153.3%	グアテマラ	中央アメリカ	9,010台	10,344台	87.1%
18	英国	ヨーロッパ	27,787台	21,473台	129.4%	ドミニカ共和国	中央アメリカ	7,821台	8,904台	87.8%
19	ガイアナ	南アメリカ	27,293台	23,107台	118.1%	コスタリカ	北アメリカ	7,276台	8,501台	85.6%
20	カーナ	西アフリカ	24,489台	9,643台	254%	セネガル	西アフリカ	7,028台	6,042	116.3%
	輸出台数合計		1,714,279台	1,573,470台	108.9%	輸出台数合計		885,313台	638,723台	138.6%
	仕向国数	167か国	172か国	58国増	仕向国数	172か国	166か国	68国増		
	輸出合計金額	1,796,564,392,000円	1,540,400,000,000円	116.6%	輸出合計金額	1,377,023,565,000円	762,868,125,000円	180.5%		
	台当たり単価	1,048,000円	979,000円	107%	台当たり単価	1,545,408円	1,215,000円	128.0%		

出所:日本=財務省通関統計 韓国=韓国貿易協会 ※日本の実績で、数字が赤字で記載しているのは過去最高値  
2024年は1ドル=150円で2025年は1ドル=155円で換算した。※韓国の輸出額は、usドルで発表されていた数値を円に換算

ロシアは昨年12月にリサイクル税を引き上げましたが、翌月にもさらに引き上げています。従って、今年韓国は大きく落ち込むことが予想されます。それに対して、日本は1月からアフリカ勢をはじめ南アジア、中南米などの国々が、依然として絶好調であり、気が早いのですが4年連続で過去最高値を更新する勢いです。こうしたことから、26年は両国で明暗が大きく分かれそうです。

