

自動車業界レポート Vol.77

2026/4/01

2月28日に米国とイスラエルがイランへの攻撃を開始して以降、当初想定されていた短期終結の見通しは崩れ、情勢は長期化の様相を強めています。今月号は、こうした急変する国際環境を踏まえ、各分野の緊急レポートをお届けします。ただし、状況は日々変化しており、レポート作成時点の情報と実際の動向が一部乖離する可能性がありますことを、あらかじめご承知おきください。

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

【中東リスクが露呈させた“新車供給ショック”】

II 中古車流通のあれこれ

【新車低迷がもたらす“中古車供給の空洞化”】

III どうなってるの中古車輸出

【中東情勢が揺るがす“中古車輸出の分岐点”】

I 自動車流通のトレンド

【中東リスクが露呈させた“新車供給ショック”】

3月に入り、中東情勢の急速な緊迫化を受け、トヨタと日産が相次いで減産を発表しました。トヨタは中東向け車両が対象であり、日産は国内向け車両が対象となりますが、いずれも中東情勢が日本国内の自動車生産に直接的な影響を及ぼし始めていることを示唆しています。

2025年の実績では、日本から中東地域へ54万4093台(輸出全体の13%)の新車が輸出されており、中東は日本メーカーにとって極めて重要な市場であります。今回のレポートでは、中東向け新車輸出の推移を振り返りつつ、今回の紛争がどのような影響を及ぼすか考察してみます。

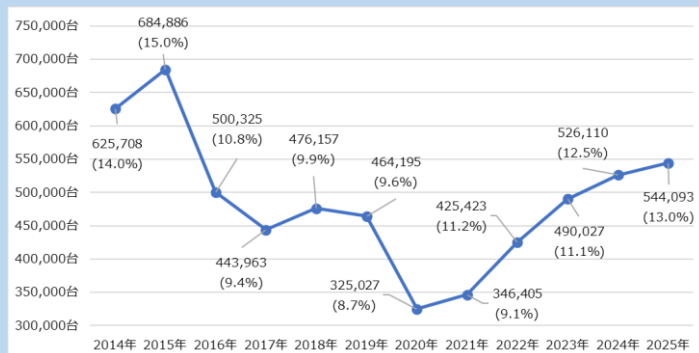
【中東向け新車輸出の推移と市場構造】

日本から中東地域への新車輸出は、11～14年にかけて原油価格が高止まりした時期に大きく伸びました。産油国の財政が潤沢だったことで、公務員給与の引き上げ、補助金の拡大、公共投資の増加などが進み、消費活動が活発化したためです。特に日本車は、砂漠環境での耐久性が高く評価され、ランドクルーザー、ハイラックス、パトロールといったモデルが“絶対的ブランド”として確固たる地位を築きました。この結果、15年には68万4886台と過去最高を記録しています。しかし、14年後半からの原油価格暴落により産油国の財政が急速に悪化し、購買力が低下。新車需要は縮小し、日本からの輸出台数は減少傾向に転じています。さらに20年のパンデミックでは、物流停滞により輸出そのものが困難となり、輸出台数は大幅に落ち込みました。

その後は、中国製SUV・ピックアップの台頭や韓国車のシェア拡大といった競争環境の変化がありながらも、日本車は信頼性の高さを背景に着実に回復を遂げていました。

しかし、こうした回復基調の中で、米国とイスラエルによるイラン攻撃を契機に中東情勢が再び緊迫化し、現在は新車輸出に直接的な影響が生じています。

中東地域への新車輸出台数年間推移



※()は全輸出台数の中東地域の割合 出所:一般社団法人 日本自動車工業会

【今後の新車市場への影響】

今後の影響について、トヨタの減産の事例から考えてみたいと思います。トヨタは3月に中東向けのランドクルーザー系を約2万台の減産をすとしてしています。数量としては限定的に見えるものの、ランドクルーザー系は利益貢献度が高く、期末における収益への影響は小さくないと言えます。さらに、トランプ関税の影響で今期の収益性が悪化している中での減産であり、痛手となります。

一方で、「国内のランドクルーザーは依然として長納期なので、国内向けに振り替えればよいのではないか」という疑問もあります。しかし、実際には国内向けと中東向けでは仕様が大きく異なり、短期間での振り替えは現実的ではありません。左右ハンドルの違いに加え、高温地域向けの冷却性能、エアクリナー、サスペンション、排ガス規制、安全基準など、ほぼ別モデルと言えるほど設計が異なるためです。従って、短期的には「作っても運べない」という状況が生じ、生産調整という形で影響が表面化しています。

ただし、トヨタ側が現時点で大規模な生産振り替えに踏み切っていないことは、今回の紛争は長期化しないとの見方が一定程度あることを示唆しています。

今回の紛争で中東市場の需要が消滅するのではなく、一時的に停止しているだけであり、再開後には“反動需要”が発生することが過去の事例からも明らかです。この反動増を見越し、生産枠の確保や部品調達の前倒しなど、将来の需要回復に備えた調整を進めているのだと思われます。

結局のところ、今回の紛争が新車市場に与える影響は、

- ①いつ終結するのか
- ②物流がどれだけの期間で回復するのか

この二点に完全に依存しています。紛争が短期で収束すれば影響は限定的ですが、長期化すれば国内生産への影響は避けられず、生産計画の大幅な見直しを迫られると云うことです。



ここがPOINT!

現時点では、紛争の終結時期も、ホルムズ海峡の安全確保に要する期間も、誰にも予測できない状況にあります。ただし、過去の紛争やパンデミックの経験から言えるのは、物流が止まるのは一瞬ですが、元に戻るには数か月単位の時間が必要ということです。したがって、26年上期は新車市場においても影響が残る可能性は高いと言えるでしょう。

II 中古車流通のあれこれ

【新車低迷がもたらす“中古車供給の空洞化”】

中東情勢の悪化により、UAE向けを中心とした中古車輸出は徐々に停滞の色を強めています。(詳細は次項参照)しかし足元の国内相場は意外にも底堅く、例年であればゴールデンウィーク前に下落基調へ転じる時期であるにもかかわらず、高値圏を維持している状況です。市場関係者からも「思ったほど下がらない」との声が聞かれます。ただし、この静けさは長く続かない気配が感じられます。中東情勢が自動車市場全体に影を落とす中、今後の中古車市場がどのような局面を迎えるのか、その構造的な変化を考えてみます。

【中古車供給量の今後の変化】

まず注視すべきは、中古車の供給量です。すなわち“発生台数”の減少です。中古車の供給源は新車販売時の下取車であり、新車市場の動向がそのまま中古車供給に跳ね返ります。現在、新車販売は25年下期から低迷が続く中で、今回の中東紛争が追い打ちをかけ、26年にかけてさらに厳しい局面が予想されます。

象徴的なのが日産の減産です。対象は中東向けの主力車種「パトロール」ではなく、国内向けの「エクストレイル」と「セレナ」です。採算性の高い中東向け車両を保管するヤード確保を優先するため、国内分の生産を抑える判断に踏み切りました。現時点では3月23日から1週間で約1200台の減産としていますが、紛争が長期化すれば規模拡大は避けられず、他メーカーにも波及する可能性は高いです。これは昨年から続く供給制限をさらに悪化させ、新車販売の低迷と中古車発生量の減少という負の連鎖を生み出します。

さらに、燃料高騰による物流コスト上昇、部品・原材料価格の高騰が車両価格に転嫁されれば、新車価格は一段と上昇します。インフレ下で消費者の購買意欲が弱まる中、高額商品である新車の販売は伸びにくく、中古車の供給量は一層先細ることが予測されます。こうした構造的な供給減が、今後の中古車市場に大きな影響を与えることは避けられません。

中古車供給減をもたらす負の連鎖

25年下期から続く供給制限

+

中東紛争による減産・物流混乱・ヤード逼迫

新車販売の低迷がより深刻化

中古車供給量の減少

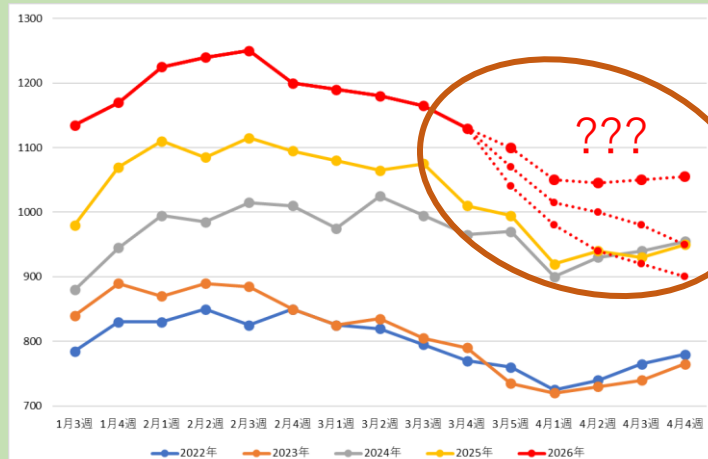
【中古車相場の今後の動向】

中古車市場を支えてきた中古車輸出も、今回の紛争の影響を正面から受けています。別表の「直近5年間の中古車相場7日間平均移動推移」が示す通り、26年の相場は“異次元”と評された25年よりもさらに15万円高い水準でスタートしました。例年通り3月に入って緩やかな下落基調に転じてはいるものの、戦争開始から2週間が経過した時点でも、なお前年同時期より13万円高い水準を維持しています。

しかし、この強含みは長続きしない可能性が高いと言えます。今後、UAE向け中古車がシブバック(積戻し)され始めれば、港湾ヤードは急速に逼迫し、搬入制限が発動されるリスクがあります。搬入制限が始まれば、仕向国に関係なく買い控えが発生し、相場が一気に下落する可能性が現実味を帯びます。現在の“静けさ”は、むしろ暴落の序章と捉えるべきかもしれません。

さらに、港湾周辺の中古車市場は新車メーカーも中東向け車両の保管場所確保に奔走しており、今後は中古車輸出業者との間でヤード争奪戦が激化することが予想されます。物流の停滞と保管能力の逼迫が重なれば、中古車輸出の流れは一時的に大きく制約され、相場形成にも強い下押し圧力がかかるのではないのでしょうか。

直近5年間の中古車相場7日間平均移動推移



出所:株式会社ユーストカー

今後の焦点は、紛争の収束時期と港湾・物流の正常化がどれだけ早く進むかに尽きます。ホルムズ海峡封鎖の影響が海運全体に及べば、一定期間の相場下落は避けられません。ただし、中古車輸出の需要回復は早いです。UAE向けはアフリカ向けへの直接輸出で代替可能であり、その他の仕向国の需要も依然として旺盛です。むしろ懸念すべきは供給の回復が遅れる点です。国内の中古車発生量が細る中で、相場が一時的に下落したとしても、供給が追いついた瞬間、これまで経験したことのない相場高騰局面が訪れる可能性が十分あり得ます。



ここがPOINT!

Ⅲ どうなってるの中古車輸出

【中東情勢が揺るがす“中古車輸出の分岐点”】

近年、日本の中古車輸出は飛躍的な成長を続け、今年は通年で200万台超えも視野に入る勢いを見せていました。しかし、2月28日に米国とイスラエルがイランへの攻撃を開始したことで、中東情勢は一気に緊迫化。ホルムズ海峡を越えたペルシャ湾内には、日本の中古車輸出最大の仕向地であるアラブ首長国連邦(UAE・ドバイ)が位置しており、影響は避けられそうにありません。今回は、現在の状況と今後予想される影響についてお届けします。

【アフリカ向けに“仕切り直し”もしくは“国内オークション処分”苦渋の選択肢】

まず現状について報告すると、本来であれば、ドバイのジュベル・アリ港に陸揚げされ、ドバイオートゾーン(中古車貿易のための経済特区)に搬入されるべき日本の中古車は、2月28日以降、ホルムズ海峡が事実上封鎖されたために、その手前のオマール湾の沖合で1週間程度、滞船していましたが、状況が打開できないとの判断からか、スリランカのハンバントータ港へ向かったり、日本へ引き返す動きが出ています。ただ、車に限らず、海上貨物は同じような動きをしており、前述のハンバントータ港では3月中旬時点で港湾内が溢れかえってしまい、受入の制限が始まったようです。有事の際に、目的地以外で荷を下ろしてしまうことは許される行為ですが、その後の対応は、船会社は関与せず、あくまでもシッパー(輸出者)自身が対応しなければならないため、未知の港に降ろされるくらいなら、いっそのこと日本にシップバックしてもらった方が、対応はしやすいようです。ちなみに現在、海洋上や各港で待機している車両を含め、1万台を大きく超える同国向け中古車が行き場を失っているとみられています。

本稿執筆時点(3月20日現在)では、シップバックされた車両はまだ日本に戻ってきてはいませんが、UAE向け中古車輸出大手の幹部に話を聞きますと「ドバイはあくまで中継拠点。最終仕向地は、ほぼアフリカ各国なので、戻ってきた車両はアフリカへ直接輸出し直す方針だ」とのことです。

しかし、この“仕切り直し”には多大な手間とコストが伴います。

- 日本到着後にコンテナをデバンニング
- アフリカ各国向けに仕分け
- 国によってはドバイ経由では不要だった輸出前検査を新たに受検
- 再バンニングの上で再出荷

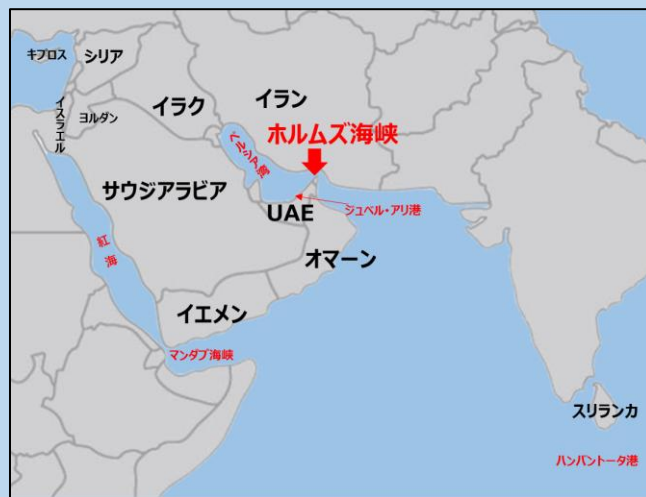
さらに追い打ちをかけるのが運賃の急騰です。アフリカ向け40ftコンテナ運賃は、2月末:1,500ドル→3月中旬:4,500ドル(3倍)と暴騰しており、総コストは車両代金を上回る水準に達しつつあります。

こうした状況を踏まえ、事業者の間では次の二択が現実味を帯びています。

- アフリカ向けに再輸出する(高コスト・長期化)
- 日本国内のオークションで処分する(再輸出よりダメージが少ない?)

いずれも大きな損失を伴うため、事業者は極めて難しい判断を迫られています。

軍事衝突が拡大する中東地域



【今後の影響と見通し】

さて、今後の影響ですが、今回の紛争以前から、日本の主要港湾は中古車輸出の好調を背景に高い稼働率が続いていました。そこへシップバックされた車両が大量に戻ることで、港湾ヤードが一気に満杯となり、搬入制限が発生する可能性があります。結果として、UAE向きに関係なく、オークションで落札した輸出車両が行き場を失う「輸出車難民」が発生する懸念が強まっています。そうすると、仕向国に関係なく「落札しても輸出できない」という状況となり、自ずと輸出事業者は買い控えに転じ、相場は急速に下落する可能性が高くなります。

最後に今後の見通しですが、紛争の終結時期は依然として不透明であり、当初想定されていた短期収束の見込みは薄れつつあります。仮に早期に停戦が成立したとしても、物流全般で開戦前の状態に回復するまでには、少なくとも2~3ヶ月を要する見通しです。ただし、これはホルムズ海峡に機雷が敷設されていないことが前提であり、もし機雷除去作業が必要となれば、回復期間はさらに長期化する可能性があります。従って、少なくとも26年上期は影響が避けられないとみるのが妥当でしょう。



ここがPOINT!

過去にも紛争・天災・パンデミックにより輸出が一時停止し相場が暴落した例はありますが、日本の中古車に対する世界的な需要が減退したことは一度もありません。むしろ停止期間が長いほど、再開後の需要は大きく跳ね返る傾向があります。従って、今回の紛争により、短期的な影響は避けられないものの、長期的な成長トレンドに変化が生じることはないと言えるでしょう。