

2026年6月19日 全6頁

中東向け乗用車輸出の激減は日本経済のリスクとなるか

国内販売と他地域向け輸出が生産下支えも、代替ルート開拓が課題

経済調査部 エコノミスト 畑中 宏仁

[要約]

- ホルムズ海峡の実質的な封鎖以降、中東からの重要物資調達に関する問題が注目されているが、物流の混乱の影響を受けるのは中東向けの輸出も同様である。中東情勢の悪化前はホルムズ海峡周辺国への財輸出の半分を自動車が進め、自動車産業にとってホルムズ海峡の通航が制限される影響は大きい。
- 本レポート執筆時点では、自動車の輸出に使われる RORO 船のホルムズ海峡通過数は米国とイスラエルによるイラン攻撃後ほぼ皆減した一方、紅海側のバブ・エル・マンデブ海峡とスエズ運河を通過した RORO 船の数は増加傾向にある。しかし、紅海沿岸国でもあるサウジアラビアへ向けた4月の新車輸出台数はゼロとなっており、4月時点では日本からホルムズ海峡周辺国への代替ルートの確保は進んでいないようだ。
- 中東向け新車輸出が95%減少し、その分国内の乗用車生産も減少した場合、実質 GDP の押し下げ幅は0.35%程度と試算される。4月時点では、国内販売と欧州、カナダ、メキシコ向け輸出の好調に支えられ、国内乗用車生産は維持されているが、こうした下支え要因が剥落した場合、日本経済には強い下押し圧力がかかることになりそう。
- ホルムズ海峡経由の物流がイラン攻撃前の状態に回復するには一定の時間がかかるとみられ、今後も中東以外の地域における自動車輸出の拡大を図っていく必要がある。米国とイランが戦闘終結のための最終的な合意に至るかどうかは不透明で、ホルムズ海峡が再び封鎖される可能性も否定できない。不確実性が高い中でも中東の自動車需要を取り込んでいくためには、ホルムズ海峡を通過しない代替ルートの確保に向けた企業の取り組みを政府は後押しすべきだ。

1. 中東向け乗用車輸出と乗用車国内生産の動向

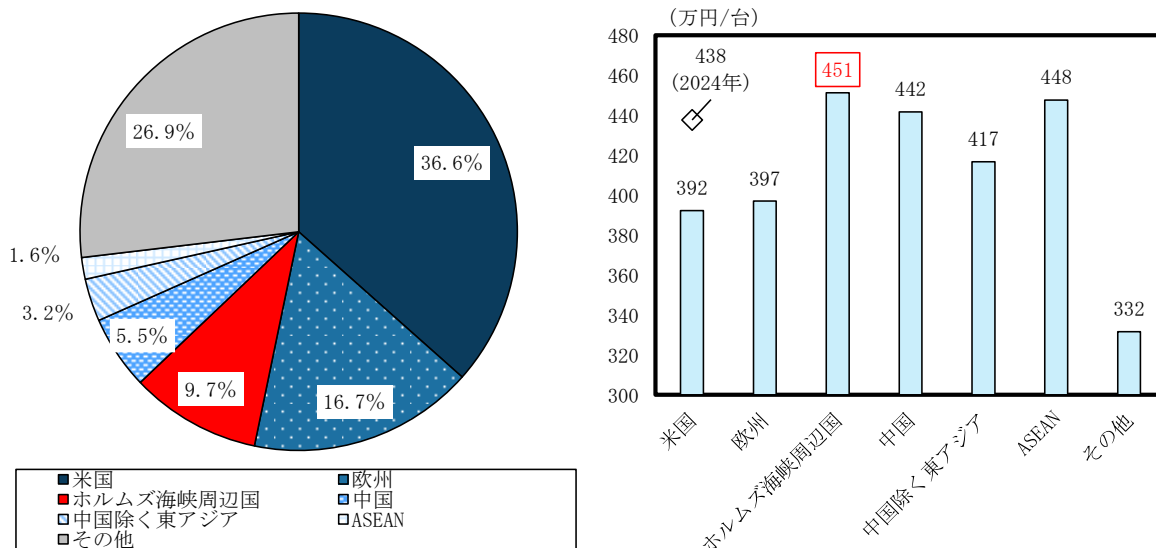
中東は米国、欧州に次ぐ主要な乗用車の輸出先

2026年2月28日の米国とイスラエルによるイラン攻撃以降、中東との貿易の要衝であるホルムズ海峡は事実上封鎖されている。6月17日には米国とイランの双方が戦闘終結等に関する覚書に署名し、ホルムズ海峡の開放が徐々に進んでいくとみられるものの、原油の先物価格は、攻撃前と比べれば合意後も高止まりしており、直ちに物流が攻撃前の状態に戻るわけではないだろう。

中東産原油の輸入減少など、中東からの重要物資の調達に関する問題¹が注目されているが、ホルムズ海峡封鎖の影響を受けるのは中東向けの輸出も同様である。日本の財輸出に占めるホルムズ海峡周辺国²向けの割合は3.7%（2025年）と、必ずしも高いわけではない。しかし、その半分を自動車が占めており、自動車産業にとってホルムズ海峡の通航が制限される影響は大きい。

乗用車輸出台数から中古車分³を除いた新車輸出台数の国・地域別シェアを見ると、ホルムズ海峡周辺国の割合は9.7%となっており、米国、欧州に次ぐ規模である（**図表1左**）。加えて、1台あたりの単価を見ると、ホルムズ海峡周辺国はいずれの地域よりも高く（**図表1右**）、金額ベースの輸出シェアは11.3%にまで上昇する。

図表1：日本の新車輸出台数の国・地域別シェア（左）と国・地域別新車輸出単価（右）



（注）左図、右図ともに2025年のデータ。乗用車輸出台数（金額）から中古車分を差し引いたものを新車輸出台数（金額）として作成。「中国除く東アジア」は韓国、台湾、モンゴル、香港の合計。

（出所）財務省「貿易統計」より大和総研作成

¹ 原油やナフサの供給不足が日本経済に与える影響については、神田慶司・畑中宏仁・中村華奈子・横田凱「[日本経済見通し：2026年5月](#)」（大和総研レポート、2026年5月27日）や畑中宏仁「[ナフサ問題がもたらす日本経済の不安要素](#)」（大和総研レポート、2026年6月15日）を参照。

² 本レポートでは、イラン、イラク、バーレーン、サウジアラビア、クウェート、カタール、アラブ首長国連邦を「ホルムズ海峡周辺国」と定義する。

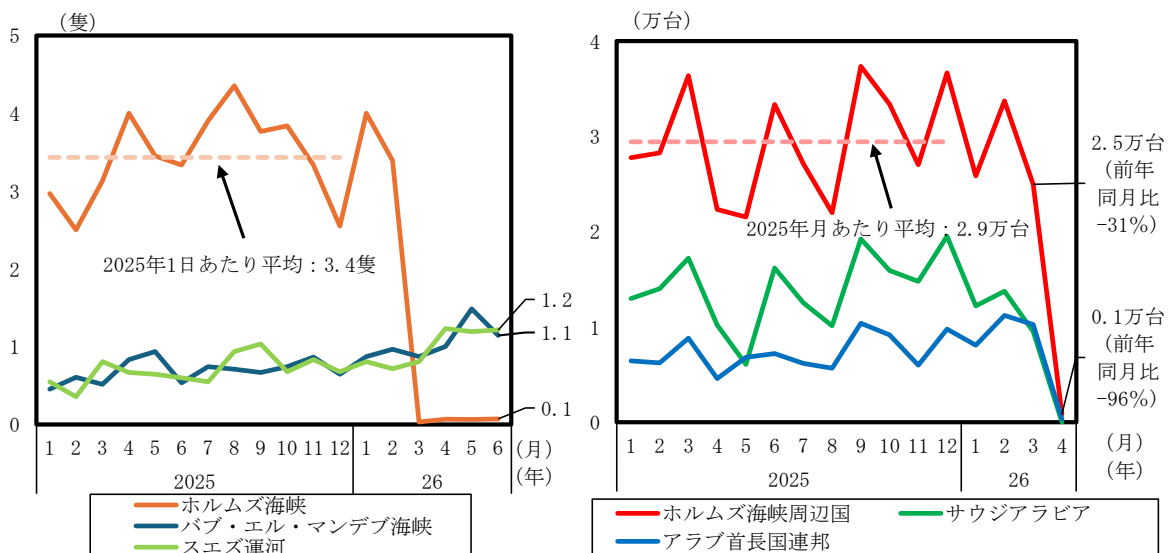
³ ドバイは中古車貿易のハブとなっており、ホルムズ海峡周辺国向け乗用車輸出台数の39%は中古車である。

中東向けの乗用車輸出のルートはホルムズ海峡に依存しており、3月から輸出が激減

自動車の輸出に使われる RORO 船⁴のホルムズ海峡通過数を見ると、2025 年には 1 日あたり平均 3.4 隻が通過していたが、米国とイスラエルのイラン攻撃後はほぼ皆減した（**図表 2 左**）。それに伴って、日本からホルムズ海峡周辺国への新車輸出台数も 3 月は前年同月比▲31%、4 月は同▲96%と激減した（**図表 2 右**）。

一方、紅海側のバブ・エル・マンデブ海峡とスエズ運河を通過した RORO 船の数は、イラン攻撃以降、増加傾向にあり、ホルムズ海峡の代替ルートとしての活用が進んでいるとみられる。しかし、紅海沿岸国でもあるサウジアラビアへ向けた 4 月の新車輸出台数はゼロとなっており、4 月時点では日本からホルムズ海峡周辺国への代替ルートの確保は進んでいないようだ。

図表 2：ホルムズ海峡、バブ・エル・マンデブ海峡、スエズ運河を通過した RORO 船数（左）と中東向け新車輸出台数（右）



(注) 左図、右図ともに原数値。左図の 2026 年 6 月の値は 1~14 日の平均。

(出所) IMF PORT WATCH、財務省「貿易統計」より大和総研作成

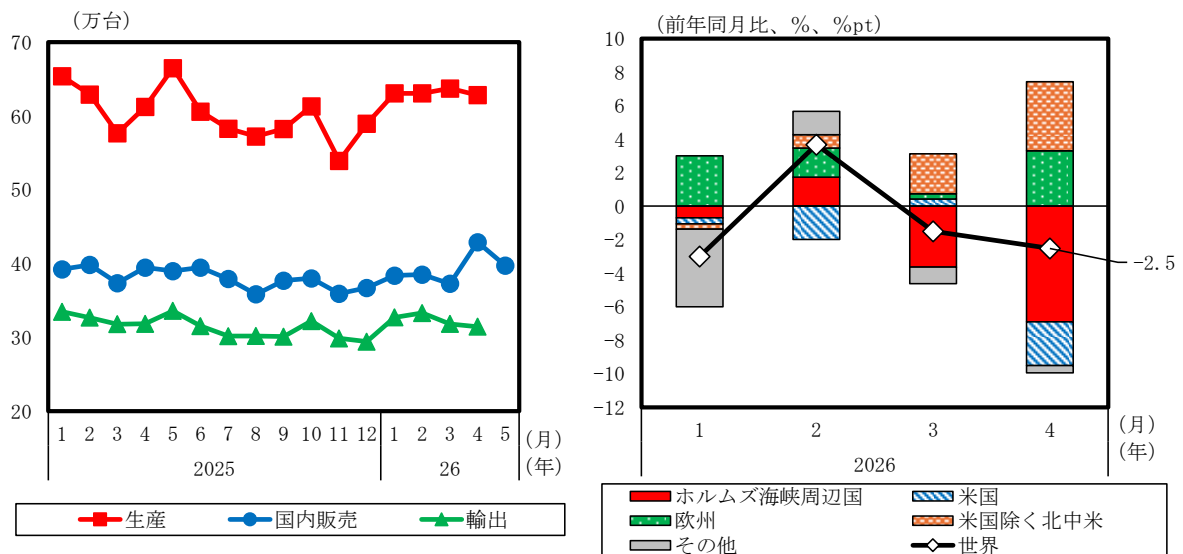
中東向け輸出は激減も、国内販売と欧州、カナダ、メキシコ向けが好調で生産水準は維持

ホルムズ海峡周辺国向けの新車輸出は激減した一方、国内乗用車生産の水準は 4 月時点でも維持されている（**図表 3 左**）。国内生産を下支えた要因の一つは好調な国内販売だ。自動車税の環境性能割が 3 月末に廃止されたことで、4 月の新車販売台数（大和総研による季節調整値）は前月比+15%と大きく増加した。5 月はその反動減が見られたものの、3 月の水準を上回る。

そしてもう一つの要因は、欧州とカナダ、メキシコ向けの新車輸出の増加である。新車輸出台数の寄与度分解を見ると、3、4 月はホルムズ海峡周辺国向け輸出が大きく押し下げたものの、欧州向けと米国を除く北中米向けが全体を押し上げ、4 月の世界全体向け新車輸出台数は前年同月比▲2.5%にとどまった（**図表 3 右**）。

⁴ 「RORO」は Roll-on/Roll-off の略であり、車両や建設機械等の自走可能な貨物をそのまま積み下ろしすることができる専用の貨物船を指す。自動車メーカーが完成車を海外に輸出する際に多く利用される。

図表 3 : 乗用車生産・輸出・国内販売の推移 (左) と新車輸出台数の寄与度分解 (右)



(注) 左図は大和総研による季節調整値。右図は原数値。

(出所) 経済産業省「生産動態統計」、財務省「貿易統計」、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会、日本自動車工業会より大和総研作成

3、4月を均した新車輸出台数の国・地域別寄与度を見ると、ホルムズ海峡周辺国やイスラエルは前年同期比で押し下げた一方、カナダやベルギー、メキシコ、台湾、ドイツなどは押し上げた(図表4)。日系自動車メーカーは中東向け輸出車の国内生産を停止する一方で、欧米をはじめとした他地域向けへの振替生産を行い、国内生産全体は維持するように取り組んでおり⁵、そうした効果が表れている可能性がある。また、カナダとメキシコは原油の生産国であり、イラン攻撃後の原油高の恩恵を受けているほか、台湾はAI関連需要の高まりによって高成長が続いていることも影響した可能性もある。

図表 4 : 日本の新車輸出台数における国・地域別寄与度 (2026年3-4月平均、前年同期比)

	上位		下位	
	輸出先	寄与度 (%pt)	輸出先	寄与度 (%pt)
1	カナダ	+2.6	<u>サウジアラビア</u>	▲2.9
2	ベルギー	+2.3	米国	▲1.1
3	メキシコ	+0.7	<u>クウェート</u>	▲0.9
4	台湾	+0.6	イスラエル	▲0.9
5	ドイツ	+0.6	英国	▲0.6
6	イタリア	+0.2	<u>アラブ首長国連邦</u>	▲0.4
7	オーストリア	+0.2	<u>イラク</u>	▲0.4
8	チリ	+0.2	<u>カタール</u>	▲0.4
9	ジョージア	+0.2	プエルトリコ	▲0.3
10	エクアドル	+0.2	スウェーデン	▲0.3

(注) 赤字下線はホルムズ海峡周辺国。

(出所) 財務省「貿易統計」より大和総研作成

⁵ 詳細は、「[マツダ、中東向け生産を5月まで停止 欧米向けに振り替え](#)」(日本経済新聞 電子版、2026年4月6日)や「[日産、中東への輸出車を米国向けに変更 4~5月は1400台](#)」(日本経済新聞 電子版、2026年4月9日)を参照。

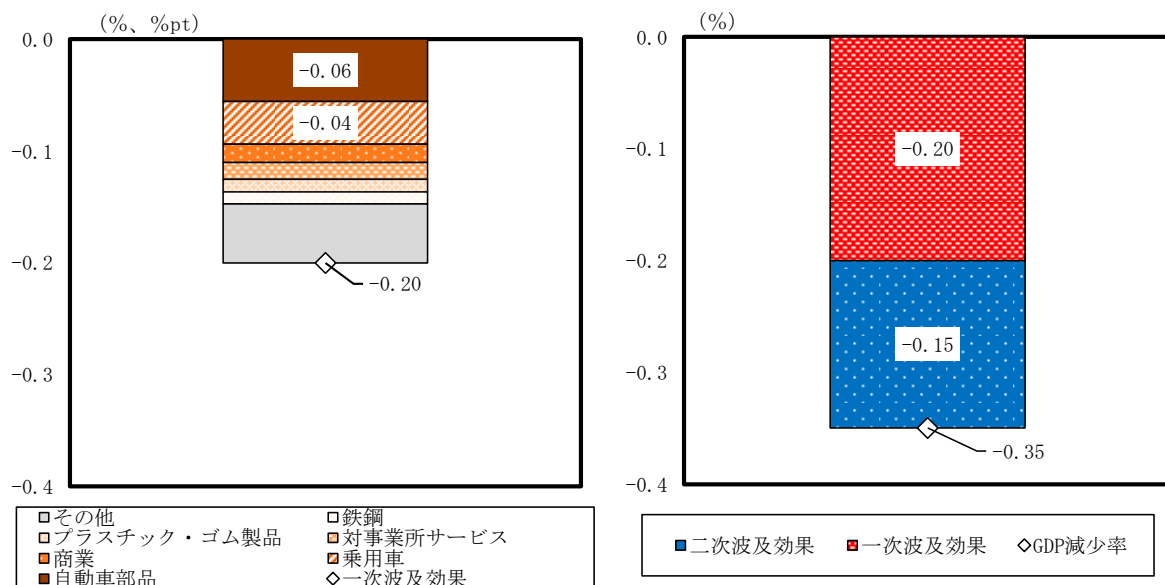
2. 中東向け乗用車輸出激減がマクロ経済に与える影響

中東向け新車輸出 95%減は、実質 GDP を 0.35%押し下げ

前掲図表 2 で示したように、代替ルートが確保されなければ、ホルムズ海峡の通航が制限されている間は、中東向け乗用車輸出を本格的に再開することは難しい。中東向け新車輸出が 95%減少し、その分国内の乗用車生産も減少（他地域向けへの振替生産を行わない）すると仮定した場合、乗用車と自動車部品の生産減少による影響だけで、実質 GDP を 0.1%程度押し下げる（**図表 5 左**）。

プラスチック・ゴム製品や鉄鋼といった川上製品の生産減少や部品等の流通に関与する卸売等への影響（一次波及効果）を含めると、実質 GDP の押し下げ幅は 0.2%程度になる。さらに、各産業の生産減少による個人消費と設備投資などへの影響（二次波及効果）も考慮すると、押し下げ幅は 0.35%程度に拡大する（**図表 5 右**）。4 月時点では、**前掲図表 3** で示したように、国内販売や他地域への輸出増加に支えられ、乗用車の国内生産は維持されているが、こうした下支え要因が剥落した場合、日本経済には強い下押し圧力がかかることになろう。

図表 5：中東向け新車輸出 95%減少時の各産業への一次波及効果（左）と二次波及効果（右）



(注) 統合小分類の産業連関表を用いて試算し、統合大分類ベースで統合。「一次波及効果」は乗用車生産減少に伴う中間投入需要減少が各産業の生産を押し下げる効果を集計。「二次波及効果」は一次波及効果による生産減少から波及する効果を試算したものであり、①雇用者報酬の減少による個人消費の押し下げと②国内総固定資本形成の減少が生産を更に押し下げる効果を集計。試算にあたっては、他地域向けへの振替生産は行わず、輸出が減少した分だけ国内生産も減少すると仮定。中古車輸出減少の効果は除く。

(出所) 財務省「貿易統計」、総務省「令和 2 年 (2020 年) 産業連関表」「全国家計構造調査」、経済産業省「生産動態統計」より大和総研作成

中東向け輸出減少の影響を軽減するために求められる取り組み

米国・イランの覚書署名に伴い、ホルムズ海峡の封鎖は徐々に解除されると見込まれるが、ホルムズ海峡経由の物流がイラン攻撃前の状態に回復するには一定の時間が必要だろう。そのため、まずは、中東以外の地域に対する自動車輸出の拡大を図っていくことが重要だ。既に欧

州やカナダ、メキシコ向けの輸出は増加しているが、国内経済への影響を軽減するためには、今後も他地域への振替生産の促進を通じて、国内の自動車生産を可能な限り維持していく必要がある。

米国とイランが戦闘終結のための最終的な合意に至るかどうかは不透明で、ホルムズ海峡が再び封鎖される可能性も否定できない。そうした場合においても、中東向け輸出を維持するため、代替ルートの開拓を進めていく必要がある。日系の一部自動車メーカーはオマーン湾（ホルムズ海峡外）のフジャイラ港（アラブ首長国連邦）や紅海側のジッダ港（サウジアラビア）を使うルートでの輸出を始めている⁶。また、一部海運事業者は喜望峰を経由してジッダ港に向かうルートやオマーンから陸路で輸送するルートで中東向け輸送を維持している⁷。不確実性が高い中でも中東の自動車需要を取り込んでいくためには、代替ルートの確保に向けた企業の取り組みを政府は後押しすべきだ。

⁶ 詳細は「[日産のカルティエ CPO『中東への輸出、2つの代替ルート活用』](#)」（日本経済新聞 電子版、2026年4月23日）を参照。

⁷ 詳細は「[日本郵船、ホルムズ海峡内になお10隻 自動車船は代替ルート確保](#)」（日本経済新聞 電子版、2026年6月17日）を参照。
