
4 類似度を増す日韓の貿易構造 ～価格に反応する中東向け乗用自動車輸出～

小野 充人 *Mitsuhito Ono*

(一財)国際貿易投資研究所 研究主幹

要約

日本が失われた30年と称される中、韓国との経済規模の格差が縮小しているように見える。両国とも時期の違いはあるがグローバル化を進め、海外投資に積極的に取り組んで来た結果、現在では規模だけでなく、輸出入構造における差も縮小し、同質的になっている。その中で、何が韓国と日本との格差を縮小させているのかを探った結果、両国とも自動車輸出に競争力を持っており、特にアラブ首長国連邦（以下、UAE）及びサウジアラビア向け輸出で両者の特化係数が高いことが判明した。UAEにおける韓国の自動車輸出をけん引していたのは中古車であった。サウジアラビアに於いても、韓国車は中古車の割合が高い。両国共に価格に輸出数量が反応するので、韓国からは中古車の輸出が増加していると考えられる。一方、従来日本を追い上げていたガソリン乗用車（新車）の輸出台数は逆に減少している。

1. はじめに

日本と韓国は共に天然資源に恵まれず、エネルギーを始めとする資源類を輸入し、それらを加工し輸出するという類似の貿易構造を有している。輸出に関しては、1970年代までは工業化の進展度合いの差異により輸出品目が軽工業品主体か重化学工業品主体かという違いがあったものの、韓国の工業化の進展に伴い、現在では、その差もなくなっている。

韓国は日本より国内市場の狭隘性により、輸出志向が高い。一方、日本は欧米と貿易摩擦を経験した経験もあり、80年代は半ば以降の円高の進行を契機に対外直接投資による現地化を進め、資源を輸入し加工して製品を輸出する垂直貿易から、相互に製品・半製品を輸出入する水平貿易を希求した。

そのため、日本の輸出が伸び悩む一方、韓国は輸出を拡大する傾向が見られる。

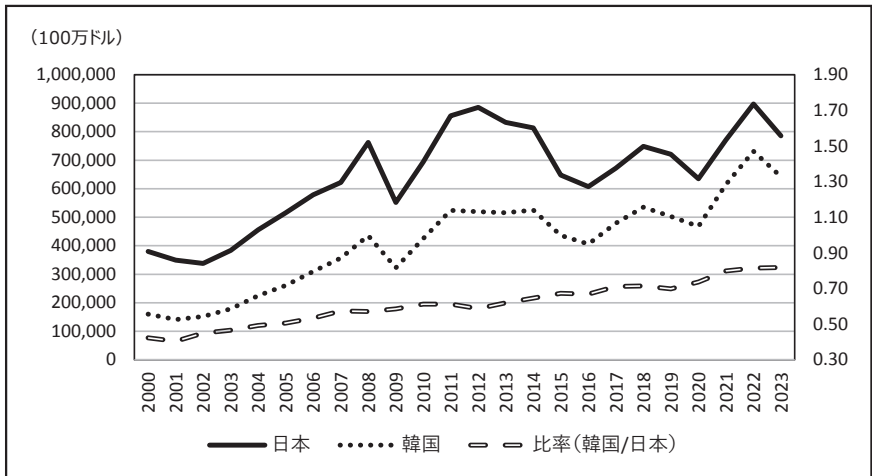
本稿では、両国がどの地域、品目で競合しているのかを、貿易特化係数分析を用いて探る。

2. 類似度を増す日本と韓国の輸入構造

2.1 規模の差が縮小する日本と韓国の輸入

図1は日本と韓国の輸入額の推移を見たものである。両国ともリーマンショック（2008～9年）、新型コロナウイルス感染症が拡大した時期（2019～

図1. 日本と韓国の輸入額の推移（2000～23年）



注. 比率は右軸

出所：日本、韓国の貿易統計

20年)などで一時的に輸入額が減少することはあったが、2000～23年の期間中同じような動きを示しながら拡大傾向を示している。但し、日本の輸入規模を基準にすると、韓国の輸入規模は2000年に0.42であったものが、10年は0.61、23年には0.82まで上昇し、日本との規模の格差は大きく縮小している。これは韓国の平均輸入成長率が年率11.3%であったのに対し、日本は5.8%に留まったためである。これは、同期間の実質経済成長率が、日本は年平均0.6%に留まったのに対し、韓国は3.6%で成長したことを反映したものと考えられる。

期間中の輸入の所得弾性値を計算すると、韓国が1.200（自由度調整済み決定係数：0.90）と弾力性が1.0を上回っている（表1、③参照）。一方、日本も同期間の弾力性は1.234と計測されるが、自由度調整済み決定係数は0.16と低い。弾力性の推計期間を2001～23年、2002～23年、2003～23年、2004～23年と1年ずつ短縮して計測すると、弾力性は1.252、1.033、0.650、0.407と大きく変化することから、名目GDPと日本の輸入額との間には、安定的な関係が見いだせない。2011年は、東日本大震災により輸入が大幅に減少した事を踏まえ、弾力性が変化したと仮定して弾力性を計算すると、説明力は依然と低いものの0.56と若干上昇した。弾力性は2010年までは0.847、それ以降は0.872となり、いずれも非弾力的である（表1、②参照）。日本の輸入は、国内需要の変化にあまり反応しないことを示唆する。

表1. 日本と韓国の輸入弾力性（2000～23年）

①	$LN(\text{ドル建て日本の輸入額}) = -3.979 + 1.234 \times LN(\text{ドル建て日本の名目GDP})$
	推計期間：2000～23年 (t=2.31) AR2=0.159
②	$LN(\text{ドル建て日本の輸入額}) = 0.083 + 0.847 \times LN(\text{ドル建て日本の名目GDP, 2000～10})$
	(t=2.15)
	$+ 0.872 \times LN(\text{ドル建て日本の名目GDP, 2011～23})$
	(t=2.23)
	推計期間：2000～23年 AR2=0.566
③	$LN(\text{ドル建て韓国の輸入額}) = -3.979 + 1.199 \times LN(\text{ドル建て韓国の名目GDP})$
	推計期間：2000～23年 (t=14.25) AR2=0.897

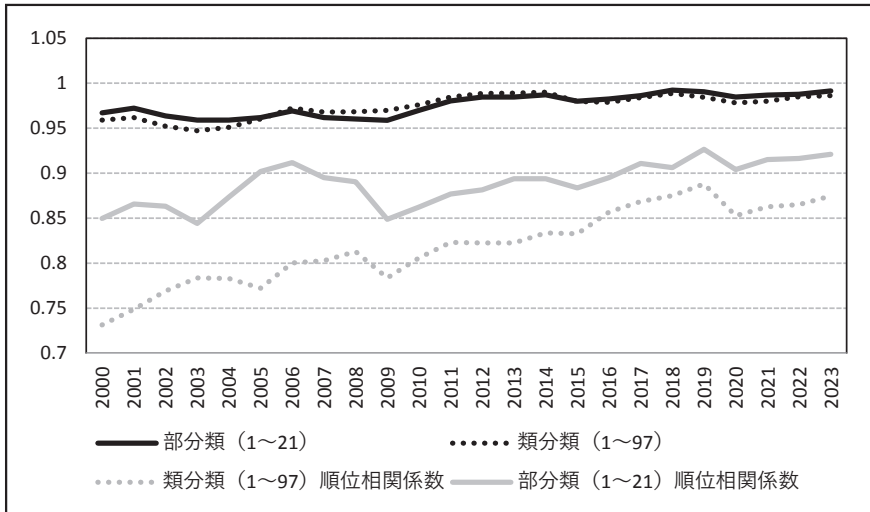
出所：日本、韓国の貿易統計及びIMF（IFS）データから筆者が計算

2.2 類似度を増す、日本と韓国の輸入構造

図2は、日本と韓国の輸入についてHS分類（部分類及び類分類）で相関係数を計算したものである。部分類（22分類）及び類分類（98分類）でみても、両者の相関係数は0.95～0.99と非常に高く、特に2011年以降は0.98以上で安定的に推移している。これは、両国とも工業化の進展と共に産業構造が、鉱物・燃料資源及び食品の他、労働集約的な衣類などの軽工業品を輸入に依存し、さらには電気機器、機械類の部品類を中間財として輸入する水平分業構造を有するように変化したことを反映したものである（表2、3）。なお、両国の輸入構造は、上位3品目が共通で大きなシェアを占めているため、バイアスがかかり相関係数が大きく出て見せかけの相関を示す場合がある。そこで、スピアマンの順位相関係数も計算してみた。この場合でも、部分類（22分類）及び類分類（98分類）それぞれ0.85～0.90、0.70～0.85と高い相関を示している。

そして、相関係数は期間中上昇傾向を示しており、両国の輸入構造の類似

図2. 日本と韓国の輸入相関係数の推移（2000～23年）



出所：日本、韓国の貿易統計から筆者が計算

表2. 日本と韓国の主要輸入品（上位20品目：類分類、2000年）

（単位：％）

	日本	構成比	韓国	構成比
1	第27類 鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	20.4	第27類 鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	23.7
2	第85類 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	13.2	第85類 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	22.1
3	第84類 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	11.1	第84類 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	13.0
4	第90類 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品	3.6	第90類 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品	4.2
5	第3類 魚並びに甲殻類、軟体動物及びその他の水棲無脊椎動物	3.4	第72類 鉄鋼	3.7
6	第44類 木材及びその製品並びに木炭	3.0	第29類 有機化学品	3.1
7	第62類 衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	2.7	第71類 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	1.8
8	第87類 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品	2.7	第39類 プラスチック及びその製品	1.7
9	第61類 衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。）	2.2	第76類 アルミニウム及びその製品	1.3
10	第29類 有機化学品	2.1	第26類 鉱石、スラグ及び灰	1.3
11	第2類 肉及び食用のくず肉	2.0	第38類 各種の化学工業生産品	1.3
12	第71類 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	2.0	第74類 銅及びその製品	1.1
13	第26類 鉱石、スラグ及び灰	1.8	第47類 木材パルプ、繊維素繊維を原料とするその他のパルプ及び古紙	1.1
14	第39類 プラスチック及びその製品	1.5	第87類 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品	1.0
15	第76類 アルミニウム及びその製品	1.5	第44類 木材及びその製品並びに木炭	1.0
16	第00類 特殊取扱品	1.5	第10類 穀物	0.9
17	第94類 家具、寝具、マットレス、マットレスサポート、クッションその他これらに類する諸物をした物品並びにランプその他の照明器具（他の類に該当するものを除く。）及びイルミネーションサイン、発光ネームプレートその他これらに類する物品並びにプレハブ建築物	1.1	第28類 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	0.9
18	第30類 医療用品	1.0	第73類 鉄鋼製品	0.8
19	第95類 がん具、遊戯用具及び運動用具並びにこれらの部分品及び附属品	1.0	第52類 綿及び綿織物	0.8
20	第10類 穀物	1.0	第3類 魚並びに甲殻類、軟体動物及びその他の水棲無脊椎動物	0.8

注1. 相関係数は輸入金額で計算したが、ここでは金額の代わりに構成比を記す。

注2. 着色は両国共通して上位20品目に入っていない品目を示す。

出所：日本、韓国貿易統計より筆者作成

表3. 日本と韓国の主要輸入品（上位20品目：類分類、2023年）

（単位：％）

	日本	構成比	韓国	構成比
1	第27類 鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	24.9	第27類 鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	26.7
2	第85類 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	14.6	第85類 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	18.6
3	第84類 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	8.8	第84類 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	9.8
4	第30類 医療用品	3.9	第87類 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品	3.4
5	第90類 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品	3.7	第90類 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品	3.4
6	第26類 鉱石、スラグ及び灰	3.4	第28類 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	3.3
7	第87類 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品	3.2	第26類 鉱石、スラグ及び灰	3.1
8	第39類 プラスチック及びその製品	2.0	第72類 鉄鋼	2.6
9	第29類 有機化学品	1.9	第29類 有機化学品	2.1
10	第71類 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	1.9	第39類 プラスチック及びその製品	2.0
11	第00類 特殊取扱品	1.7	第30類 医療用品	1.5
12	第61類 衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものに限る。）	1.5	第38類 各種の化学工業生産品	1.4
13	第62類 衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	1.5	第76類 アルミニウム及びその製品	1.3
14	第3類 魚並びに甲殻類、軟体動物及びその他の水棲無脊椎動物	1.3	第73類 鉄鋼製品	1.1
15	第44類 木材及びその製品並びに木炭	1.3	第62類 衣類及び衣類附属品（メリヤス編み又はクロセ編みのものを除く。）	1.1
16	第2類 肉及び食用のくず肉	1.3	第74類 銅及びその製品	1.1
17	第28類 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	1.2	第2類 肉及び食用のくず肉	1.0
18	第72類 鉄鋼	1.1	第10類 穀物	0.9
19	第76類 アルミニウム及びその製品	1.0	第71類 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	0.8
20	第10類 穀物	1.0	第3類 魚並びに甲殻類、軟体動物及びその他の水棲無脊椎動物	0.8

注1. 相関係数は輸入金額で計算したが、ここでは金額の代わりに構成比を記す。

注2. 着色は両国共通して上位20品目に入っていない品目を示す。

出所：日本、韓国貿易統計より筆者作成

度が高まりつつあるといえる。因みに、3.4、3.5で後述するように、特殊取扱品（第22部もしくは第00類）を除いて、スピアマンの相関係数を計算すると、部分類（21分類）が0.87~0.96、類分類（97分類）が0.76~0.91と相関係数は上昇する。

表2、表3は2000年と2023年時点で日本、韓国の輸入上位20品目を類分類で比較したものである。2000年と23年の両時点と比較すると、日本においては品目が入替わったのは2品目、韓国では3品目で、上位品目については輸入規模が安定していて、順位の変化が少ないことが分かる。因みに日本では、2000年時点で17位、19位にランクした第94類（家具、寝具など）、第95類（がん具など）が23年時点では17位の第28類（無機化学品）、18位の第72類（鉄鋼）に入れ替わり、軽工業品から工業原材料への変化が見られる。同様に韓国では、2000年時点で13位、15位、19位にランクインしていた第47類（木材パルプ）、第44類（木材及びその製品）、第52類（綿及び綿織物）が、23年時点では11位の第30類（医療用品）、15位の第62類（衣類及び衣類付属品）、17位の第2類（肉及び食用のくず肉）に入れ替わり、原材料から直接消費財及び加工製品への変化が見られる。

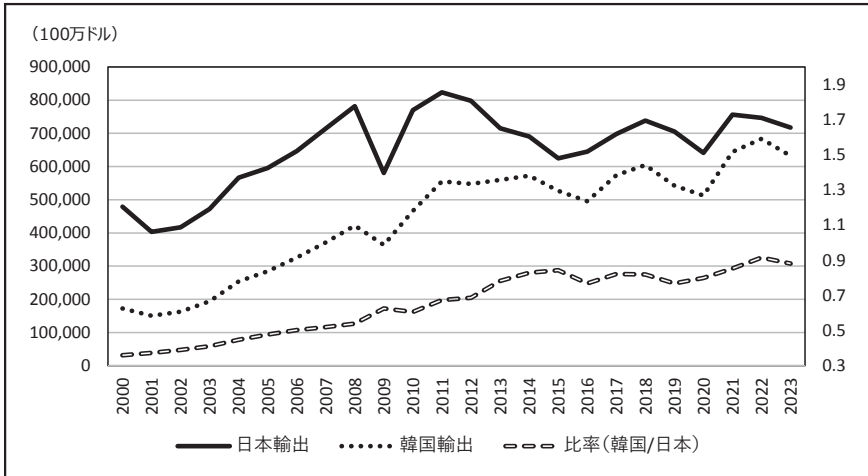
次に、両国の類似度を上位20位までの品目でみる。表の着色部分は、両国で上位20位に共通して入っていない品目を示す。2000年時点で着色部分は12品目あるが、2023年時点ではこれが7品目に減少している。これは、所得の向上、産業の高度化などにより輸入規模の大きな品目の差が少なくなり類似度が増していることを示す。

3. 日本と韓国の輸出構造

3.1 伸び悩みが顕著な日本の輸出

図3は日本と韓国の輸出額の推移を見たものである。輸入と同様、両国とも輸出額はリーマンショック（2008~9年）、新型コロナウイルス感染症が拡大した時期（2019~20年）などで一時的に輸出額が減少することはあったが、2000~23年の期間中同じような動きを示しながら拡大傾向を示してい

図3. 日本と韓国の輸出額の推移（2000～23年）



注. 比率は右軸

出所：日本、韓国の貿易統計

る。そして、日本の輸出規模を基準にすると、韓国の輸出規模は2000年に0.35であったものが、10年は0.61、23年には0.88まで上昇し、日本との規模の格差を輸入以上に縮小している。これは韓国の平均輸出成長率が年率10.5%（輸入は11.3%）であったのに対し、日本は3.2%（同5.8%）とより伸び悩んだことによる。

期間中の輸出の所得弾性値を計算すると、韓国が1.202（自由度調整済み決定係数：0.93）と弾力性が1.0を上回っている（表4、③参照）。一方、日本の弾力性は計算上は0.988と計測されるが、自由度調整済み決定係数は0.25と低く、信頼性に乏しい（表4、①参照）。2008～9年のリーマンショックにより輸出が大幅に減少した事を踏まえ、2009年と2010年以降で弾力性が変化したと仮定して弾力性を計算すると、両期間共に非弾力的であるが2009年までは0.647、それ以降は0.661と弾力性は逆に上昇している（表4、②参照）。推計期間を色々変化させて計測を試みたが、自由度調整済み決定係数は0.49を上回ることとはなく、フィットは低いが、t値は2.0以上あるので、日本の輸

表4. 日本と韓国の輸出弾力性（2000～23年）

① LN（ドル建て日本の輸出額）	= -1.852 + 0.988 × LN（ドル建て日本の名目GDP）
推計期間：2000～23年	(t=2.93) AR2=0.249
② LN（ドル建て日本の輸出額）	= 3.275 + 0.647 × LN（ドル建て日本の名目GDP、2000～2009）
	(t=2.19)
	+ 0.661 × LN（ドル建て日本の名目GDP、2010～2023）
推計期間：2000～23年	(t=2.25) AR2=0.491
③ LN（ドル建て韓国の輸出額）	= -3.947 + 1.202 × LN（ドル建て韓国の名目GDP）
推計期間：2000～23年	(t=17.37) AR2=0.929

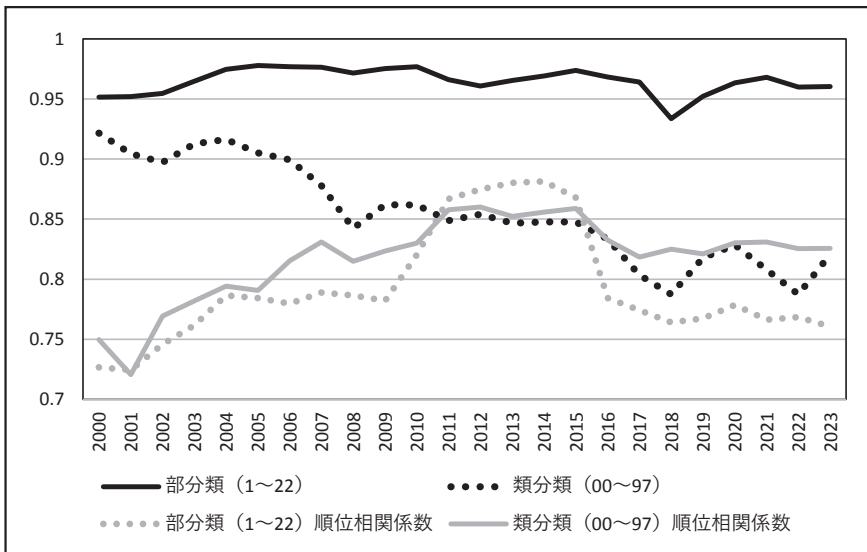
出所：日本、韓国の貿易統計及びIMF（IFS）データから筆者が計算

出弾力性は、期間中非弾力的であるが、リーマンショック以降はわずかながら上昇していることを示唆する。

3.2 低下傾向を示す日本、韓国の輸出の類似度

図4は、日本と韓国の輸出についてHS分類（部分類及び類分類）で相関係

図4. 日本と韓国の輸出相関係数の推移（2000～23年）



出所：日本、韓国の貿易統計から筆者が計算

数を計算したものである。部分類（22分類）でみると、相関係数は期間中はほぼ0.95～0.99で推移し、非常に高い類似性を示している。これは、両国とも工業化が進展し、資本集約的な財の輸出に特化するようになったことを反映したものと考えられる。しかし、より細分類である類分類（98分類）でみると、相関係数は0.80～0.95と比較的高いものの、期間中低下傾向を示している。これは、両国の輸出構成が変化しつつあることを意味する。さらに、輸入と同様にデータの偏りを除去するために順位相関係数でみると、部分類、類分類共に2000年以降2010年代半ばまでは増加傾向を示しているが、類分類では14年以降、部分類では15年以降低下傾向に転じている。つまり、両国の輸出構成の類似度が低下しつつあることを示している。

類似度が低下している原因を探るため、日本と韓国の主要輸出品（上位20品目、類分類）を2015年と2023年時点で比較した（表5、表6）。15年と23年の両時点で両国の品目を比較すると、日本においては品目が入れ替わったのは3品目、韓国では2品目で、上位品目については輸出規模が安定していて、順位の変化が少ないことが分かる。因みに日本では、15年時点で16位、18位、19位にランクした第88類（航空機及び宇宙飛行体並びにこれらの部分品）、第32類（なめしエキス、染色エキスなど）、第82類（卑金属製の工具など）が23年時点では17位の第30類（医療用品）、18位の第33類（精油など）、20位の第95類（がん具、遊戯用具など）に入れ替わり、軽工業品から化学品などへの変化が見られる。同様に韓国では、15年時点で14位、17位にランクインしていた第60類（メリヤス編物及びクロセ編物など）、第54類（人造繊維の長繊維）が、23年時点では15位の第30類（医療用品）、20位の第32類（なめしエキスなど）に入れ替わっている。

次に、両国の類似度を上位20位までの品目でみると、大きな差異は2000年～23年の期間中、日本は00類（特殊取扱品）が常に4～5位の規模を持つ一方、韓国は50位～97位とその規模が小さい点である。それ以外は、上位品目は順位の変化はあっても比較的共通しており、安定しているといえる。2015年と2023年を比較すると、品目に変化が現れるのは15年では14位以降、23年では18位以降で上位品目については極めて品目の変化が少ない。

表5. 日本と韓国の主要輸出品（上位20品目：類分類、2015年）

（単位：％）

	日本	構成比	韓国	構成比
1	第87類 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品	21.4	第85類 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	26.3
2	第84類 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	18.8	第87類 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品	13.1
3	第85類 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	15.3	第84類 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	11.8
4	第00類 特殊取扱品	5.9	第89類 船舶及び浮き構造物	7.3
5	第90類 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品	5.7	第27類 鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	6.3
6	第72類 鉄鋼	4.4	第90類 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品	6.2
7	第39類 プラスチック及びその製品	3.6	第39類 プラスチック及びその製品	5.3
8	第29類 有機化学品	2.9	第72類 鉄鋼	3.8
9	第89類 船舶及び浮き構造物	1.8	第29類 有機化学品	3.4
10	第27類 鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	1.8	第73類 鉄鋼製品	2.1
11	第40類 ゴム及びその製品	1.6	第40類 ゴム及びその製品	1.3
12	第73類 鉄鋼製品	1.6	第74類 銅及びその製品	0.8
13	第71類 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	1.6	第28類 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	0.7
14	第38類 各種の化学工業生産品	1.5	第60類 メリヤス編物及びクロセ編物	0.7
15	第74類 銅及びその製品	1.1	第38類 各種の化学工業生産品	0.6
16	第88類 航空機及び宇宙飛行体並びにこれらの部分品	0.8	第71類 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	0.6
17	第37類 写真用又は映画用の材料	0.6	第54類 人造繊維の長繊維並びに人造繊維の繊維及びストリップその他これに類する人造繊維製品	0.6
18	第32類 なめしエキス、染色エキス、タンニン及びその誘導体、染料、顔料その他の着色料、ペイント、ワニス、パテその他のマッシュ並びにインキ	0.6	第33類 精油、レジノイド、調製香料及び化粧品類	0.6
19	第82類 卑金属製の工具、道具、刃物、スプーン及びフォーク並びにこれらの部分品	0.6	第76類 アルミニウム及びその製品	0.5
20	第28類 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	0.6	第48類 紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品	0.5

注1. 相関係数は輸入金額で計算したが、ここでは金額の代わりに構成比を記す。

注2. 着色は両国共通して上位20品目に入っていない品目を示す。

出所：日本、韓国貿易統計より筆者作成

表6. 日本と韓国の主要輸出品（上位20品目：類分類、2023年）

（単位：%）

	日本	構成比	韓国	構成比
1	第87類 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品	21.8	第85類 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	27.1
2	第84類 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	18.1	第87類 鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品	14.5
3	第85類 電気機器及びその部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	14.2	第84類 原子炉、ボイラー及び機械類並びにこれらの部分品	11.5
4	第00類 特殊取扱品	7.8	第27類 鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	8.5
5	第90類 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品	5.0	第39類 プラスチック及びその製品	5.5
6	第72類 鉄鋼	4.3	第72類 鉄鋼	4.1
7	第39類 プラスチック及びその製品	3.3	第29類 有機化学品	3.4
8	第71類 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	2.6	第89類 船舶及び浮き構造物	3.2
9	第29類 有機化学品	2.1	第90類 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器及び医療用機器並びにこれらの部分品及び附属品	2.7
10	第27類 鉱物性燃料及び鉱物油並びにこれらの蒸留物、歴青物質並びに鉱物性ろう	1.8	第28類 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	2.6
11	第38類 各種の化学工業生産品	1.7	第73類 鉄鋼製品	1.7
12	第74類 銅及びその製品	1.7	第33類 精油、レジノイド、調製香料及び化粧品類	1.3
13	第40類 ゴム及びその製品	1.4	第40類 ゴム及びその製品	1.1
14	第89類 船舶及び浮き構造物	1.4	第38類 各種の化学工業生産品	1.1
15	第73類 鉄鋼製品	1.3	第30類 医療用品	1.0
16	第28類 無機化学品及び貴金属、希土類金属、放射性元素又は同位元素の無機又は有機の化合物	1.2	第74類 銅及びその製品	0.9
17	第30類 医療用品	1.1	第71類 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張った金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	0.8
18	第33類 精油、レジノイド、調製香料及び化粧品類	0.7	第76類 アルミニウム及びその製品	0.7
19	第37類 写真用又は映画用の材料	0.6	第48類 紙及び板紙並びに製紙用パルプ、紙又は板紙の製品	0.4
20	第95類 がん具、遊戯用具及び運動用具並びにこれらの部分品及び附属品	0.6	第32類 なめしエキス、染色エキス、タンニン及びその誘導体、染料、顔料その他の着色料、ペイント、ワニス、パテその他のマスタック並びにインキ	0.4

注1. 相関係数は輸入金額で計算したが、ここでは金額の代わりに構成比を記す。

注2. 着色は両国共通して上位20品目に入っていない品目を示す。

出所：日本、韓国貿易統計より筆者作成

また、両国共に上位3品目については変化がなく、特に第87類（鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品）については、両国共にシェアを上昇させており、増加率が高い。

3.3 輸出の類似度低下の要因は「特殊取扱品」の規模

表7は、順位相関係数の変化が大きく顕在化した2015年と2023年の2時点と比較して、類分類の順位相関係数に影響を与えた品目を見たものである。

これより、15年と23年の2時点で、両国の輸出品目で変化が大きかった品目は、第22部「特殊取扱品」、次いで第5部「鉱物性燃料」、第10部「木材パルプ、繊維素繊維を原料とするその他のパルプ、古紙並びに紙及び板紙並びにこれらの製品」、第20部「雑品」、第7部「プラスチック及びゴム並びにこれらの製品」、第4部「調製食料品、飲料、アルコールなど」であった。

表7のウエイトは順位相関係数を低下させる割合を示し、特に第22部「特殊取扱品」が順位相関係数に大きな影響を与えている品目であることが分かる。

日本の場合、特殊取扱品は、再輸出品と総トン数が500トン以上の船舶から構成されるが、規模的には再輸出品が大宗を占める。再輸出品は、外国船籍の漁船から国内の漁港に水揚げされた魚類が加工されず輸出された場合など、輸入品をそのまま輸出した場合及び加工貿易のため海外から原材料や部品を輸入し、加工した製品を再度輸出する場合などが計上される。

両国とも、海外直接投資を積極的に行っており、企業は国際的に生産拠点の最適化を図っており、FTZや経済特区などのファシリティを活用している現状で、日本が常に総輸出の3～8%の規模を持つのに対し、韓国は0.1%程度の規模に留まる点は不自然である。

そこで、統計の作成方法に遡って要因を考える。

3.4 輸出加工区や保税区域の取り扱いが異なる両国

国連は、貿易統計の作成基準を定めている。そして、統計作成対象範囲に関して「一般貿易システム（general trade system）」か「特別貿易システ

表7. 2015年、23年時点の順位相関係数を変化させた品目（部分類）

(単位：順位)

	2015			2023			ウエイト
	日本	韓国	差①	日本	韓国	差②	
第1部 動物（生きているものに限る。）及び動物性生産品	15	14	1	15	14	1	0.0
第2部 植物性生産品	16	16	0	16	16	0	0.0
第3部 動物性、植物性又は微生物性の油脂及びその分解生産物、調製食用脂並びに動物性又は植物性のろう	21	21	0	19	20	▲1	0.5
第4部 調製食品、飲料、アルコール、食酢、たばこ及び製造たばこ代用品、非燃焼吸引用の物品（ニコチンを含有するかしないかを問わない。）並びにニコチンを含有するその他の物品（ニコチンを人体に摂取するためのものに限る。）	14	9	5	13	9	4	▲4.7
第5部 鉱物性生産品	8	6	2	9	4	5	11.1
第6部 化学工業（類似の工業を含む。）の生産品	4	5	▲1	4	3	1	0.0
第7部 プラスチック及びゴム並びにこれらの製品	7	4	3	7	6	1	▲4.2
第8部 皮革及び毛皮並びにこれらの製品、動物用装着具並びに旅行用具、ハンドバッグその他これらに類する容器並びに腸の製品	18	15	3	21	17	4	3.7
第9部 木材及びその製品、木炭、コルク及びその製品並びにわら、エスバルトその他の組物材料の製品並びにかご細工物及び枝条細工物	19	22	▲3	17	21	▲4	3.7
第10部 木材パルプ、繊維素繊維を原料とするその他のパルプ、古紙並びに紙及び板紙並びにこれらの製品	13	12	1	14	11	3	4.2
第11部 繊維用繊維及びその製品	10	8	2	11	8	3	2.6
第12部 履物、帽子、傘、つえ、シートステッキ及びむち並びにこれらの部分品、調製羽毛、羽毛製品、造花並びに人髪製品	20	17	3	20	18	2	▲2.6
第13部 石、プラスター、セメント、石綿、雲母その他これらに類する材料の製品、陶磁製品並びにガラス及びその製品	11	13	▲2	12	12	0	▲2.1
第14部 天然又は養殖の真珠、貴石、半貴石、貴金属及び貴金属を張つた金属並びにこれらの製品、身辺用模造細貨類並びに貨幣	9	10	▲1	8	10	▲2	1.6
第15部 卑金属及びその製品	3	3	0	3	5	▲2	2.1
第16部 機械類及び電気機器並びにこれらの部分品並びに録音機、音声再生機並びにテレビジョンの映像及び音声の記録用又は再生用の機器並びにこれらの部分品及び附属品	1	1	0	1	1	0	0.0
第17部 車両、航空機、船舶及び輸送機器関連品	2	2	0	2	2	0	0.0
第18部 光学機器、写真用機器、映画用機器、測定機器、検査機器、精密機器、医療用機器、時計及び楽器並びにこれらの部分品及び附属品	5	7	▲2	6	7	▲1	▲1.6
第19部 武器及び銃砲弾並びにこれらの部分品及び附属品	22	20	2	18	15	3	2.6
第20部 雑品	12	11	1	10	13	▲3	4.2
第21部 美術品、収集品及びごつとう	17	19	▲2	22	19	3	2.6
第22部 特殊取扱品	6	18	▲12	5	22	▲17	76.3

注1. 差は日本の順位－韓国の順位

注2. ウエイトは差②²－差①²の合計に対する割合で計算

出所：日本、韓国の貿易統計を基に筆者計算

ム (special trade system) 」を定めている。加盟国はこれらのどちらかを選択することになっている。

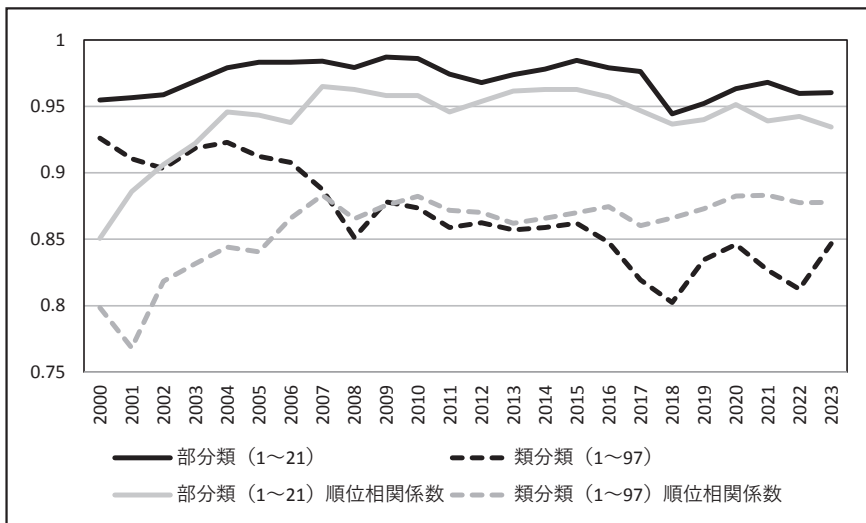
両者の差異は、フリーゾーン、保税倉庫、輸出加工区など特別の関税措置が適用される区域の移入・移出に関する取扱いである。前者はこれらフリーゾーン等の区域への移入・移出を統計に算入するのに対し、後者は算入しないことになっている^(注1)。日本は前者の一般貿易システムを、韓国は後者の特別貿易システムを採用していることが、韓国の貿易における再輸出(特殊取扱品目)の規模を日本のそれよりも小さく評価した理由と考えられる。

3.5 かく乱要因を除去すると、両国の輸出構成の類似度は安定

両国の統計が異なった基準で作成されている事で、厳密な比較は困難であるが、次善の策として、それらの影響を極力排除するために、基準が異なる特殊取扱品(第22部もしくは第00類)を除いて、相関係数を計算した(図5)。

これより、順位相関係数に関して、部分類では相関係数が0.85~0.96と、

図5. 日本と韓国の輸出相関係数の推移 (2000~23年) (特殊取扱品を除く)



出所：日本、韓国の貿易統計から筆者が計算

特殊取扱品を除く前の0.72～0.86から大きく上昇した。また、類分類では2015年以降にみられた特異的な蛇行する動きが解消した。

結果として、順位相関係数で見ると、部分類では両国の輸出構成の類似度は2000年から05年までは逡増傾向を示し、それ以降は横ばい、類分類では2001年以降07年まで上昇傾向を示し、それ以降横ばいで推移している。

期を追うごとに類似度が増している訳ではないが、0.9弱という高い水準で定常状態に達した感がある。

4. 中東に於ける日本と韓国の競合

4.1 中東で特化する日本と韓国の第87類輸出

2000～23年の期間中、日本の輸出が停滞する一方、韓国は輸出を伸ばしている。表5、6より両国共にシェアの拡大が最も大きいのは第87類（鉄道用及び軌道用以外の車両並びにその部分品及び附属品）であった。これは、輸出増加額が類別で、最も大きかったことを意味する。

表8は、第87類について、両国の輸出相手国上位30か国について、2000～23年の期間中共に特化係数が常に1.0以上の国を抽出し、それらの国の年平均増加率を見たものである。特化係数は、両国の当該品目に関する対象国向け輸出シェアと輸出総額に対するシェアの比である。輸出総額における構成

表8. 日本・韓国の地域別特化係数が1.0以上の国の輸出増加率（第87類）

（単位：年平均、%）

	米国	豪州	カナダ	サウジアラビア	UAE	英国	フランス
日本	0.70	3.98	3.06	5.08	6.41	1.79	2.08
韓国	8.96	8.61	10.05	8.09	10.53	7.88	10.87

注1. 国は日本、韓国の輸出相手国上位30か国のうち、共に2000年～23年の特化係数が1.0以上であった国。但し、日本の対フランス輸出は（2002～23年）、韓国の対英国輸出は（2011～23年）、対UAE輸出は（2010～23年）

注2. 特化係数は、「第87類の当該国向け輸出シェア/第87類の輸出シェア」で日本、韓国について求めた。

出所：日本、韓国貿易統計を基に筆者計算

比より当該国向けの輸出の構成比が大きければ、当該国向け輸出が他品目より競争力を持っていると考える。

日本では、豪州、ニュージーランド（韓国については輸出先上位30位外のため表からは除外）、UAEのように自動車産業がない国に対して、期間中常に2.1～3.6と特化係数が高い一方、成熟して規模が大きいためか、概して輸出増加率が低い。他方、韓国は増加率が高く、常に日本を上回っているという特徴がある。これは、韓国が日本を追い上げているということを示唆する。

4.2 UAEにおける乗用自動車の輸入状況

第87類は、乗用自動車（8703）、貨物自動車（8704）、車体の部分品、トレーラー、自転車などから構成されるが、両国共に乗用自動車（8703）が最大の取引額を占める。2023年時点で、日本は70.3%、韓国は74.3%を占める。

表9は日本の対UAE向け乗用自動車の輸出数量を2000～23年まで見たものである。

UAEにおいては、自動車の製造工場がないため、輸入が国内需要を賄う。

UAEは日本の乗用自動車輸出数量で中東では第1位、国別でも第3位を占める。特に、ドバイ、シャルジャ首長国が、アフリカなどを始めとする近隣諸国への中古車の再輸出基地となっている関係で、伝統的に中古車の輸出比率が高い。その比率は、車種にもよるが20～100%と高い特徴がある（表9）。これは、日本の中古車は程度が良いことで定評があり、また、補修部品なども安価に入手し易い事、下取り価格が相対的に高いことなどが総合的に評価され、価格が他国製の車より割高であっても、ある程度の価格差は許容されていることによる。近年の特徴としては、ディーゼル車を除き中古車比重が上昇していること、近年はハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車などのEV車が増加しつつあることが挙げられる。これは、同国が脱炭素化に注力しており、EV車普及の数値目標を設定している事も背景にあると考えられる。特にハイブリッド車の増加は顕著である。そして、EV車は中古車比率が50～100%と高い点が特徴として挙げられる。これは、価格が新車に比較して非常に安価であることが重視されているものとみ

表9. 日本の対UAE向け乗用自動車輸出（数量）

（単位：1,000台）

HS6	車種	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
数量 (新車)	ガソリン車	49	50	51	66	76	89	120	159	184	50	88	64	83	100	109	139	109	99	130	85	46	49	56	67
	ディーゼル車	21	7	1	1	1	1	1	1	2	3	1	2	3	3	4	3	2	3	3	4	3	3	4	4
	ハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	5	2	4	4	13
	プラグインハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	電気自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
数量 (中古)	ガソリン車	0	11	25	53	87	40	50	66	51	47	47	44	55	63	77	99	113	109	97	137	108	104	109	140
	ディーゼル車	0	15	38	24	22	38	18	15	11	9	7	6	5	5	5	5	4	4	3	3	2	2	3	2
	ハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	5	17
	プラグインハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	電気自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
中古車比率 (単位：%)	ガソリン車	0.0	18.2	33.1	44.8	53.4	31.2	29.5	29.3	21.7	48.5	34.9	40.8	39.9	38.6	41.2	41.7	51.0	52.5	42.6	61.8	69.9	67.8	66.0	67.5
	ディーゼル車	0.0	69.8	98.0	95.5	95.3	97.1	95.0	89.2	77.7	93.8	74.1	65.2	63.1	60.7	52.1	58.3	65.8	59.8	49.0	43.7	36.3	42.0	37.8	34.8
	ハイブリッド車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	11.2	7.4	43.5	69.2	57.8	79.3
	プラグインハイブリッド車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	33.3	16.7	23.1	100.0	99.4
	電気自動車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	25.0	98.3
単価(新車) (単位:ドル)	ガソリン車	12,541	13,102	13,426	14,545	14,795	14,675	12,969	15,306	18,351	21,065	25,566	28,041	32,180	28,142	28,178	22,366	28,996	29,781	30,516	31,496	35,257	36,104	31,952	31,993
	ディーゼル車	3,581	3,411	19,268	20,170	17,892	17,222	17,973	19,894	24,363	27,867	28,991	33,502	34,708	32,737	31,303	30,014	32,249	32,169	34,669	37,132	36,507	32,694	31,752	30,970
	ハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27,687	21,481	24,830	29,178	23,478	20,489	23,167
	プラグインハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21,542	28,736	29,019	0	31,036
	電気自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62,267	0	0	0	57,021	37,026	47,938
単価(中古) (単位:ドル)	ガソリン車	0	1,667	1,601	1,576	1,550	1,802	1,532	1,789	2,306	1,850	2,118	2,721	2,299	2,055	2,023	1,768	1,627	1,528	1,599	1,700	1,688	2,025	2,210	2,187
	ディーゼル車	0	2,203	2,068	2,575	2,458	2,502	2,655	3,509	3,689	3,199	3,909	4,507	4,482	4,455	4,491	4,254	3,889	4,272	4,815	4,584	4,186	5,006	6,426	6,260
	ハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,557	3,320	2,155	2,163	2,424	2,789	2,665
	プラグインハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,921	4,695	3,123	3,838	4,053	5,280
	電気自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,321	279	2,194	7,028	2,017	7,638	

注1. 乗用自動車は8703.21~8703.24+8703.31~8703.33+8703.40+8703.50+8703.60+8703.70+8703.80で定義

注2. 中古車の数値は、輸出全体の数値から新車の数値を引いて算出

出所：日本貿易統計を基に筆者作成

られる。

一方、韓国の対UAE向け乗用自動車輸出の特徴は、日本と比較して規模が小さいこと、中古車の比率が高いことが挙げられる。主力のガソリン車（新車）は2011年には、日本の新車輸入台数とほぼ同水準に迫った時期もあったが、それ以降伸び悩み、23年には日本からの輸入量の15%程度の水準に低下している。一方、韓国のEV車の輸出が伸長しており、こちらは日本からの輸入台数を上回っている。そして、中古電気自動車輸出に関しては日本を上回っている（表10）。

以下、ガソリン乗用自動車（新車）を例に比較を行う。

図6は日本・韓国のガソリン乗用自動車（新車）の対UAE向け輸出台数と両国の対UAE輸出価格（ドル建て）の比率（韓国/日本）を見たものである。

概して、日本の輸出単価は韓国より高く、比率は1.0を下回っているが、2020~23年にかけてこの比率が上昇傾向を示し、両国の価格差が縮小してい

表10. 韓国の対UAE邦向け乗用自動車輸出（数量）

（単位：1,000台）

	車種	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
数量 (新車)	ガソリン車	3.8	5.2	4.0	11.1	21.3	20.2	24.7	27.2	43.3	6.6	27.1	64.3	58.2	46.2	51.2	31.1	24.5	32.8	18.4	9.3	4.5	6.3	9.0	9.5	
	ディーゼル車	0.0	1.0	0.2	0.1	0.4	0.1	0.1	-	-	0.0	-	-	0.2	0.4	0.6	0.4	0.1	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.0	0.1	
	ハイブリッド車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.3	0.2	1.4	0.0	0.4	1.7	
	プラグインハイブリッド車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	
	電気自動車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	
数量 (中古車)	ガソリン車								0.9	1.0	0.7	0.3	0.4	0.8	1.0	1.3	1.8	1.9	2.0	2.1	2.2	1.9	2.5	5.3	12.8	
	ディーゼル車								0.4	0.5	0.3	0.2	0.2	0.3	0.4	0.1	0.1	0.3	0.1	0.2	0.5	0.3	0.8	2.2	5.5	
	ハイブリッド車								-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.1	0.1	0.1	
	プラグインハイブリッド車								-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	
	電気自動車								-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.2	0.2	
中古車比率 (単位：%)	ガソリン車								3.2	2.2	9.5	1.2	0.6	1.4	2.1	2.4	5.6	7.2	5.8	10.1	19.0	29.8	28.3	37.1	57.6	
	ディーゼル車								100.0	100.0	99.3	100.0	100.0	61.0	47.0	14.9	21.4	80.4	99.3	99.4	99.8	100.0	98.2	100.0	96.4	
	ハイブリッド車								0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	33.3	11.0	7.4	
	プラグインハイブリッド車								0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	100.0	100.0	100.0	87.5	
	電気自動車								0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	75.0	50.0	95.0	94.0	64.5	
単価(新車) (単位：ドル)	ガソリン車	7,880	8,502	8,435	5,279	5,388	8,681	9,505	11,925	12,156	10,909	11,962	12,175	12,863	14,061	14,713	14,827	15,863	16,802	15,885	14,793	17,004	19,991	19,827	23,550	
	ディーゼル車	9,424	177	12,122	7,500	5,676	11,521	6,415	0	12,438	0	0	0	12,712	12,790	12,773	13,047	14,178	20,400	30,000	59,031	0	41,865	34,139	26,087	
	ハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17,436	20,661	
	プラグインハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20,247	19,693	17,956	16,645	18,704	17,436	20,661	
	電気自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,000	58,870	50,000	28,663	8,946	27,085	42,439		
単価(中古車) (単位：ドル)	ガソリン車								1,874	3,922	6,261	3,469	1,821	3,508	4,738	5,668	6,173	4,942	5,726	5,211	5,876	6,295	8,251	9,605	8,525	
	ディーゼル車								3,477	6,511	5,564	4,221	2,727	1,921	1,633	4,816	3,574	6,460	4,929	5,657	6,671	6,545	10,483	10,944	10,817	
	ハイブリッド車								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8,075	12,870	9,547	18,986
	プラグインハイブリッド車								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	53,000	5,000	0	13,018	547,678
	電気自動車								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,149	2,823	2,552	4,897	10,829		

注1. 乗用自動車は8703.21~8703.24+8703.31~8703.33+8703.40+8703.50+8703.60+8703.70+8703.80で定義

注2. 中古車の数値は、輸出全体の数値から新車の数値を引いて算出

注3. プラグインハイブリッド車の中古価格が異常に高い理由は不明

出所：韓国貿易統計を基に筆者作成

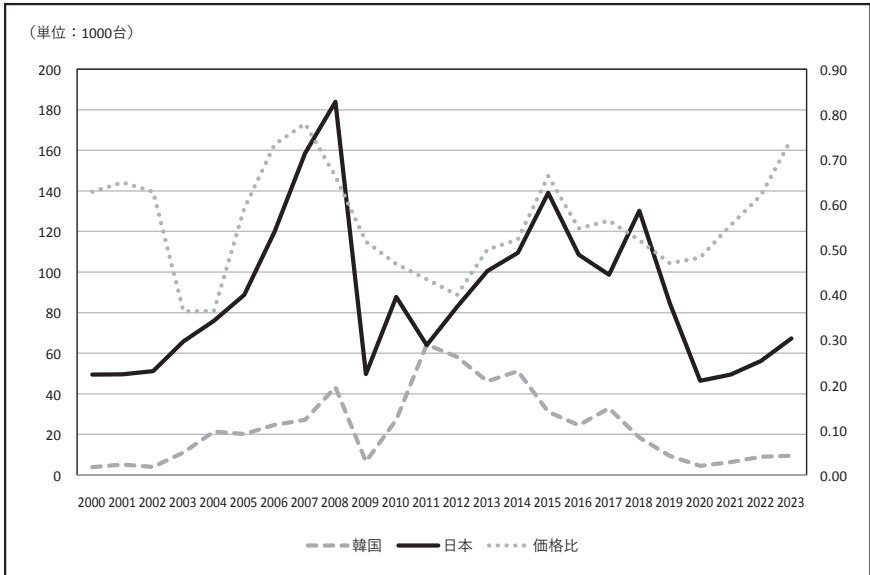
る。これは、2020~23年の円安傾向を反映したものと考えられる。2000~2023年で、輸出数量と価格比の相関係数をみると、日本は0.34、韓国は▲0.23であった。これにより、強い相関ではないが、価格差の縮小は日本の輸出数量を増加させる一方、韓国の輸出数量を減少させる傾向があることが分かった。

2024年については前半円レートが円安に振れていたが、後半にかけて円高に戻しており、為替のレートの追い風は弱まるとみられる。これは、日本のUAE向けの輸出数量が伸び悩むことを示唆する。

UAEは、一部の物品を除き一律5%の関税を課しているが、工業原材料、資本財等は連邦工業ライセンスを保有している企業は無税で輸入出来るため、実質的に課税される対象は消費財が主体となる。

更に、2024年5月に韓国はUAEと包括的経済協力協定（CEPA）に調印し

図6. 日本・韓国のガソリン乗用自動車（新車）の対UAE向け輸出台数と輸出価格比の推移



注. 価格比は右軸

出所：日本、韓国貿易統計を基に筆者計算

た。関税が撤廃されるのは、10年後だが、価格に敏感な市場なので、その影響は無視できないものがあると思われる。

4.3 サウジアラビアにおける乗用自動車の輸入状況

次に国別で中東第2位の市場であるサウジアラビアにおける日本、韓国の競争を見る。

表11は日本の対サウジアラビア向け乗用自動車輸出を2000～23年についてみたものである。サウジアラビア市場の特徴をUAEとの対比でみると、輸入車の大宗が新車であること、また、新車の輸入台数はUAEを上回っている点が指摘できる。サウジアラビアは、UAEと異なりほとんどが自国市場向けの輸入なので日本からの輸入については中古車がほとんどない。23年の輸入価格をみると、ガソリン車はサウジアラビアが2万3,666ドルと、UAE

表11. 日本の対サウジアラビア向け乗用自動車輸出（数量）

（単位：1,000台）

	車種	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
数量 (新車)	ガソリン車	84.0	91.8	93.9	93.4	109.1	113.0	139.8	151.1	105.1	112.7	74.9	109.0	105.8	87.5	109.7	61.5	51.3	82.4	102.2	77.9	84.0	109.0	121.1	
	ディーゼル車	1.1	1.8	1.3	1.9	1.8	1.6	0.8	0.9	0.9	0.7	0.7	0.4	0.1	0.0	0.2	0.3	0.9	1.7	2.6	2.4	1.1	2.3	3.2	
	ハイブリッド車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.3	6.1	10.0	8.0	13.7	16.4	
	プラグインハイブリッド車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26.2
	電気自動車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0
数量 (中古車)	ガソリン車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	-	0.0	-	-	0.0	
	ディーゼル車	-	-	0.0	0.0	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ハイブリッド車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	-	0.0	0.0	
	プラグインハイブリッド車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	電気自動車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
中古車 比率 (単位：%)	ガソリン車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	ディーゼル車	0.0	0.0	0.2	0.1	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	ハイブリッド車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	プラグインハイブリッド車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	電気自動車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
単価 (新車) (単位：ドル)	ガソリン車	13,076	13,741	13,896	14,256	13,655	13,329	13,781	17,030	17,750	20,765	23,405	25,461	22,470	26,649	22,546	27,921	24,044	22,077	22,397	22,398	22,920	20,650	23,666	
	ディーゼル車	16,907	17,931	19,039	17,403	15,032	15,454	22,499	26,273	26,911	33,155	35,587	39,155	35,170	34,383	30,346	33,714	31,519	32,152	33,201	32,839	36,012	34,333	32,152	
	ハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26,089	23,161	20,720	21,852	21,572	19,070	21,177	
	プラグインハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21,959	
	電気自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30,290	61,310	0	55,286	0	37,931	49,104	
単価 (中古車) (単位：ドル)	ガソリン車	14,658	2,594	1,832	1,761	5,112	2,815	5,798	6,415	3,684	2,304	3,921	6,113	14,086	27,379	12,527	15,763	0	0	0	39,067	0	0	35,909	
	ディーゼル車	0	0	2,236	3,725	0	4,814	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	ハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31,583	0	0	9,413	26,608	
	プラグインハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	電気自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

注1. 乗用自動車は8703.21～8703.24+8703.31～8703.33+8703.40+8703.50+8703.60+8703.70+8703.80で定義

注2. 中古車の数値は、輸出全体の数値から新車の数値を引いて算出

出所：日本貿易統計を基に筆者作成

の3万1,593ドルより低いですが、これはUAEではエンジンサイズが3,000ccを超える車（HS8703.24）が主体であるのに対し、サウジアラビアでは1,500cc～3,000cc以下（HS8703.23）と一回り小さい車体が主体であることによる。一方、輸入数量は少ないが中古車価格で比較するとUAEが2,187ドルであるのに対し、サウジアラビアは3万5,909ドルと10倍以上の差がある。高所得国の同国への輸出は、中古車であっても質的に高いものが多いと考えられる。

表12は韓国の対サウジアラビア向け乗用自動車輸出を2000～23年についてみたものである。韓国からの輸出は、新車が主体であるが、19年以降中古車の比率が増加傾向にある。ディーゼル車については概して中古車比率が80～100%と高い。これは、同国の低価格車への需要に対応したものと考えられる。

図7は日本・韓国のガソリン乗用車（新車）の対サウジアラビア向け輸出台数と両国の対サウジアラビア輸出価格（ドル建て）の比率（韓国/日本）を見たものである。

表12. 韓国の対サウジアラビア向け乗用自動車輸出（数量）

（単位：1,000台）

	車種	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
数量 (新車)	ガソリン車	22.8	24.0	20.6	26.0	50.1	65.7	78.5	97.0	93.4	119.5	139.7	152.2	177.5	201.0	227.2	239.8	169.7	124.1	77.1	94.8	70.8	49.0	61.9	61.7
	ディーゼル車	1.4	1.8	1.0	0.9	1.0	1.1	0.8	0.1	0.6	0.0	0.0	0.0	0.4	0.8	2.2	3.8	0.4	-	-	-	-	0.0	0.4	1.0
	ハイブリッド車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.1	0.2	0.0	0.5	0.5
	プラグインハイブリッド車 電気自動車	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
数量 (中古車)	ガソリン車								0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.3	0.0	0.0	0.1	0.1	0.6	0.9	2.2	2.7	4.5
	ディーゼル車								0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-	-	-	0.5	0.6	1.6	3.3	
	ハイブリッド車								-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	-	
	プラグインハイブリッド車 電気自動車								-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
中古車 比率 (単位：%)	ガソリン車								0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1	0.6	1.3	4.3	4.2	6.8	
	ディーゼル車								10.1	0.3	88.9	66.7	100.0	2.9	4.0	2.0	0.0	0.3	100.0	100.0	100.0	100.0	97.8	88.6	
	ハイブリッド車								0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0		
	プラグインハイブリッド車 電気自動車								0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
単価(新車) (単位：ドル)	ガソリン車	7,847	8,090	8,479	7,947	7,980	8,109	9,250	9,684	10,100	8,977	10,113	11,353	12,587	12,959	13,344	13,828	14,641	15,084	14,566	15,222	18,228	18,822	19,695	
	ディーゼル車	10,969	11,347	12,070	12,219	12,485	12,777	13,074	14,645	17,980	16,000	21,748	0	12,813	12,166	12,662	12,635	12,720	0	0	0	21,299	22,845	23,643	
	ハイブリッド車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17,578	22,212	22,071	23,006	20,981	21,398	
	プラグインハイブリッド車 電気自動車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
単価 (中古車) (単位：ドル)	ガソリン車								2,313	1,588	3,534	9,285	6,059	6,762	6,306	5,611	5,047	4,054	3,413	2,244	4,204	6,713	9,837	10,073	
	ディーゼル車								3,503	2,150	5,830	6,436	6,290	9,500	6,502	3,621	0	28,205	5,780	3,121	4,474	9,809	12,203	12,468	
	ハイブリッド車								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10,212	0	14,320	
	プラグインハイブリッド車 電気自動車								0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12,668	4,996	9,590	

注1. 乗用自動車は8703.21～8703.24+8703.31～8703.33+8703.40+8703.50+8703.60+8703.70+8703.80で定義

注2. 中古車の数値は、輸出全体の数値から新車の数値を引いて算出

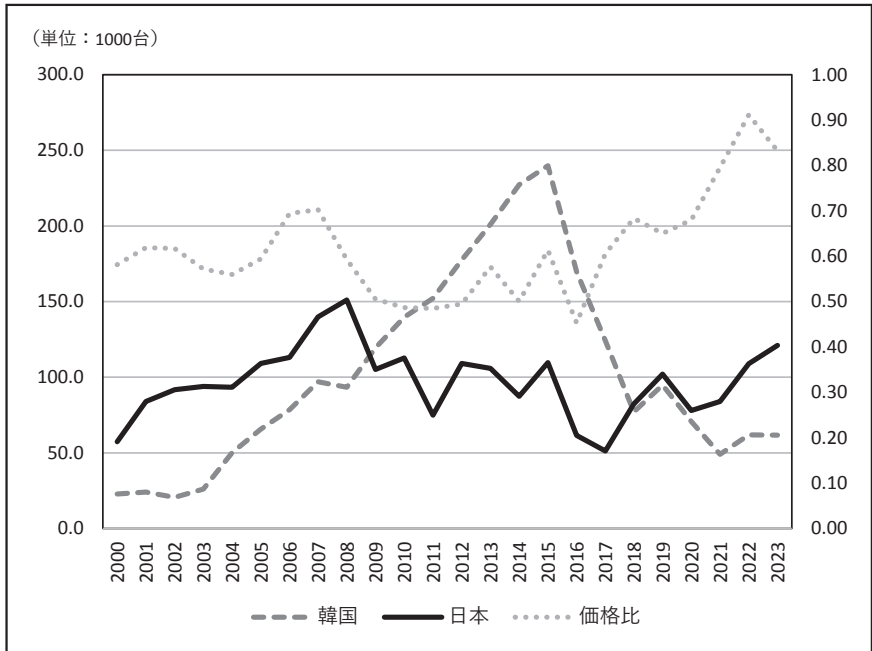
出所：韓国貿易統計を基に筆者作成

概して、日本の輸出単価は韓国より高く、比率は1.0を下回っているが、近年価格差が縮小傾向にある。2010年頃は韓国からの輸入車価格は日本の約50%程度であったが、近年は80～90%に上昇している。これは、2020～23年円安傾向を反映したものと考えられるが、円安傾向が続いているにも拘わらず23年の価格比が低下していることは、韓国の輸出価格が上昇している事を示す。2000～23年で、輸出数量と価格比の相関係数をみると、日本は0.75、韓国は▲0.39であった。これにより、強い相関ではないが、UAEの場合と同様サウジアラビアに於いても、価格差の縮小は日本の輸出数量を増加させる一方、韓国の輸出数量を減少させる傾向があることが分かった。

4.4 相対価格に反応する対中東向け日韓の乗用自動車輸出

日本のガソリン乗用自動車輸出で、中東における2大市場であるUAE、サウジアラビアに於いて、日本車と韓国車は両国向けの輸出価格比に反応して

図7. 日本・韓国のガソリン乗用自動車（新車）の対サウジアラビア向け輸出台数と輸出価格比の推移



注. 価格比は右軸

出所：日本、韓国貿易統計を基に筆者計算

いる。競合は欧州車、米国車ともあり、韓国車だけが競合するわけではないが、少なくとも、日本と韓国のどちらかの輸入価格が相対的に低下すれば、その国の輸出数量が増加し、他方の輸出数量が減少する関係がみられる。韓国が、両国に於いて、新車よりも中古車の輸入比率を高めているのは、市場がより低価格指向を強めていることへの対応結果とも考えられる。

注

1. DIFFERENCES BETWEEN GENERAL TRADE SYSTEM AND SPECIAL TRADE SYSTEM IN INTERNATIONAL TRADE

(<https://www.tradeatlas.com/en/blog/differences-between-general-trade-system-and-special-trade-system>)