

日本の対韓国自動車部品貿易の赤字転換と九州自動車産業への影響

アジア成長研究所上級研究員 韓 成一

要旨

2015年2月、韓国貿易協会と大韓貿易投資振興公社の共同発表より、日本の対韓国自動車部品貿易収支が赤字に転換したことが明らかになった（韓国独自の輸出入品目分類体系であるMTIコード742000基準）。最近の自動車産業のパラダイム変化や日韓自動車完成車メーカーのグローバルな海外事業展開などにより、世界（特に、東アジア地域）の自動車および部品市場は激変しており、それらの影響を受けて日韓両国の自動車部品産業における貿易構造に変化が生じたと考えられる。

本稿では、今回の日韓自動車部品貿易収支の転換問題について貿易統計を用いて分析し考察を行う。まず、日韓自動車部品貿易額の推移を示し、今回の貿易収支の反転に大きく影響した品目と近年の成長率の伸びが著しい品目を取り上げて比較分析する。また、その変動要因について考察し、最近の自動車産業分野の激変からみた自動車部品の定義のあり方について議論する。最後に、九州地域の自動車および部品産業への影響と今後について展望する。

1. はじめに：対韓自動車部品貿易の赤字収支への転換

1.1 日韓自動車部品貿易の全般的推移

古くから日本は、対韓国貿易全般において慢性的な貿易黒字収支を記録してきた。しかし、最近その傾向に大きな変化が生じている。日韓自動車部品貿易がそれである。2015年2月2日、韓国貿易協会（KITA：Korea International Trade Association）と大韓貿易投資振興公社（KOTRA：Korea Trade-Investment Promotion Agency）は、2014年の自動車部品（以下、部品）貿易統計を集計した結果、史上初めて韓国が日本に対して貿易黒字収支を記録したと大々的な共同発表を行った（聯合ニュース記事、2015年2月2日など）。

これを統計データで確認してみよう。KITAのウェブサイトでは貿易統計情報システム（K-statと呼ばれる）を一般公開しており、各貿易品目の統計データを品目コード別に収集することができる。表1に、K-statを利用してMTI（Ministry of Trade and Industry）コードで自動車部品に相当する742000（以下、MTI-742）の日韓貿易統計を調べた結果を、2000～14年までの15年間の時系列データとして整理した。また、図1では、(a)貿易額ベース、(b)貿易重量ベース

での時系列推移を示し、図2では、(a) 韓国の対日自動車部品貿易収支の変化、(b) トン当たり貿易額の推移を示した。表1および図2(a)より、2000年から2010年までの韓国の対日本貿易赤字収支は増える一方であったことが分かる。特に、2010年には対日本貿易赤字はピークに達しており、その金額は10億米ドルを越えていた。しかし、2011年からは減少傾向に転じており、特に2011～13年までの間に急激な減少を見せている。そしてついに2014年には、約2,200万米ドル程度の貿易黒字を記録することになった。この結果を受けて、冒頭に述べたように、KITAとKOTRAは対日本自動車部品貿易の黒字化を大々的に共同発表したのである。

ここで述べたことは、韓国独自の貿易統計を分析した結果であり、貿易収支の逆転についてはあまり気にしなくても良いかも知れない。しかし自動車および部品産業分野の両国における経済的重要性はとても高いため、今回の出来事についてその詳細を確かめることは必要であると考えられる。

さらに詳しく図表をみてみよう。図1(b)の日韓部品貿易重量の推移をみれば、日本の対韓国輸出量より輸入量の方が大きい。すなわち、韓国から輸入する品目が重量面で重い傾向にあった。特に、この傾向は2012年から顕著で、その頃から両国間の差が開いてきている。また、図2(b)に示すトン当たり貿易額の推移では、日本からの単位輸出額が単位輸入額をはるかに上回っている。以上のことを総合すれば、日本から韓国に輸出される品目には、平均的に重量

表1 日本と韓国の自動車部品貿易量 (2000～14年, MTI基準)

年	韓→日			日→韓			対日貿易収支 (千米ドル)
	金額 (千米ドル)	重量 (t)	重量単価 (米ドル/t)	金額 (千米ドル)	重量 (t)	重量単価 (米ドル/t)	
2000	146,146	29,006	5,039	691,446	47,822	14,459	△545,300
2001	160,175	34,769	4,607	762,881	52,576	14,510	△602,706
2002	211,392	46,568	4,539	915,291	62,405	14,667	△703,899
2003	268,611	57,587	4,664	993,832	62,960	15,785	△725,220
2004	333,621	72,489	4,602	976,007	53,916	18,102	△642,387
2005	366,029	75,753	4,832	1,013,743	59,148	17,139	△647,714
2006	423,009	90,513	4,673	1,121,717	70,893	15,823	△698,708
2007	460,653	81,917	5,623	1,215,485	83,709	14,520	△754,832
2008	536,262	82,993	6,462	1,307,669	82,248	15,899	△771,406
2009	366,498	51,553	7,109	1,060,361	63,289	16,754	△693,863
2010	568,216	82,265	6,907	1,584,588	92,546	17,122	△1,016,372
2011	692,581	88,660	7,812	1,626,187	89,518	18,166	△933,605
2012	780,655	101,451	7,695	1,147,322	61,365	18,697	△366,667
2013	801,177	119,194	6,722	885,504	56,407	15,698	△84,326
2014	883,932	134,315	6,581	862,036	60,229	14,313	21,895

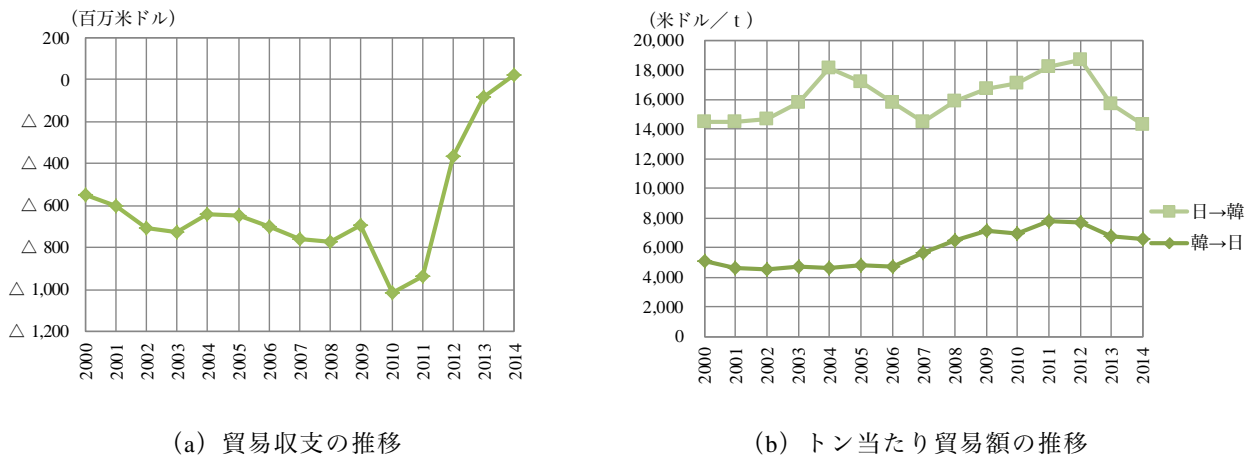
(出所) K-stat から抽出したデータをもとに著者作成

図1 日本と韓国の自動車部品貿易量の推移 (MTI基準)



(出所) 表1をもとに著者作成

図2 韓国の対日自動車部品貿易収支とトン当たり貿易額の推移 (MTI基準)



(出所) 表1をもとに著者作成

が軽くて高額なものが多い(付加価値が高い)傾向がある。ただ、両国の差は徐々に縮まってきたように見える。そこで次に、自動車部品のより細かな分類ごとに、貿易収支の推移を、みていくことにしよう。

1.2 日韓自動車部品貿易の分類別推移

K-statでは、自動車部品を「部品全体」、「エンジン部品」、「車体用部品」、「その他部品」の4つに分類して情報提供している。ここでは、KITAによる分類に従って、2000～14年までの15年間の日韓部品貿易額データを抽出した。その結果を表2および図3に示す。

これらを見ると、まず部品全体では、2010年を頂点に日本の輸出額の急減が生じており、2013年には対韓国貿易赤字に転じていることがわかる。分類別には、車体用部品が2009年から、その他部品が2013年から、日本の技術力が優位に立つエンジン部品さえも2014年から、次々と

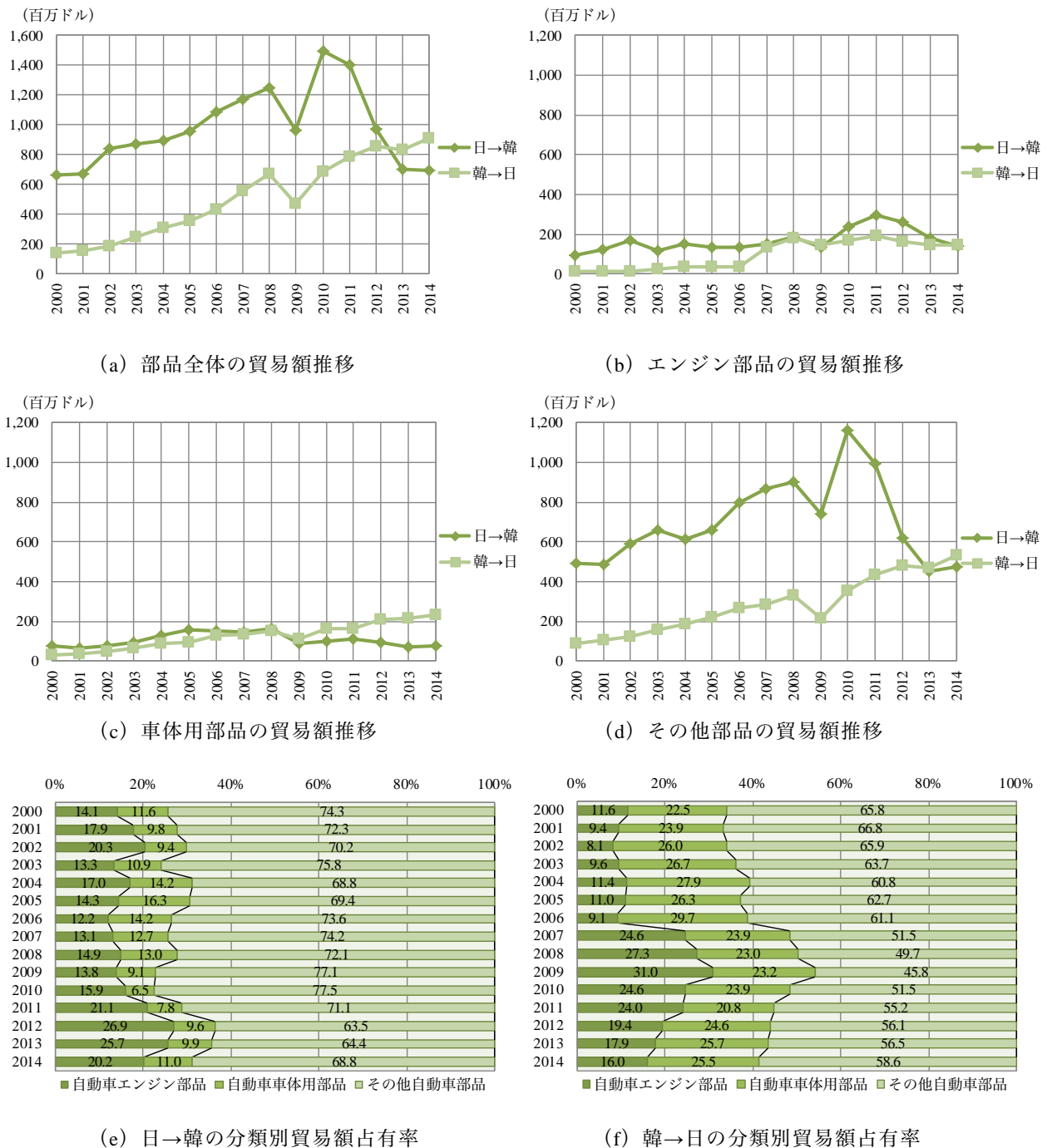
表2 自動車部品の分類別貿易額（2000～2014年，単位：千米ドル，％）

日→韓	自動車部品全体		自動車エンジン部品		自動車車体用部品		その他自動車部品	
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	665,804		93,963		76,928		494,913	
2001	675,656	1.5	121,068	28.8	66,068	Δ14.1	488,521	Δ1.3
2002	842,613	24.7	171,355	41.5	79,455	20.3	591,803	21.1
2003	874,073	3.7	116,646	Δ31.9	94,996	19.6	662,431	11.9
2004	892,943	2.2	151,590	30.0	127,068	33.8	614,285	Δ7.3
2005	954,752	6.9	136,739	Δ9.8	155,614	22.5	662,400	7.8
2006	1,084,392	13.6	132,383	Δ3.2	154,002	Δ1.0	798,007	20.5
2007	1,171,084	8.0	152,870	15.5	148,985	Δ3.3	869,229	8.9
2008	1,246,727	6.5	185,325	21.2	161,903	8.7	899,499	3.5
2009	961,096	Δ22.9	132,543	Δ28.5	87,468	Δ46.0	741,086	Δ17.6
2010	1,495,306	55.6	238,100	79.6	97,697	11.7	1,159,508	56.5
2011	1,398,923	Δ6.4	294,988	23.9	109,558	12.1	994,377	Δ14.2
2012	973,041	Δ30.4	261,675	Δ11.3	93,722	Δ14.5	617,644	Δ37.9
2013	701,934	Δ27.9	180,616	Δ31.0	69,218	Δ26.1	452,100	Δ26.8
2014	691,614	Δ1.5	139,480	Δ22.8	76,145	10.0	475,989	5.3

韓→日	自動車部品全体		自動車エンジン部品		自動車車体用部品		その他自動車部品	
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	138,681		16,137		31,254		91,290	
2001	156,303	12.7	14,625	Δ9.4	37,340	19.5	104,338	14.3
2002	188,617	20.7	15,348	4.9	48,970	31.1	124,299	19.1
2003	251,737	33.5	24,149	57.3	67,112	37.0	160,476	29.1
2004	308,848	22.7	35,094	45.3	86,042	28.2	187,712	17.0
2005	355,206	15.0	38,950	11.0	93,433	8.6	222,823	18.7
2006	434,791	22.4	39,727	2.0	129,237	38.3	265,828	19.3
2007	553,554	27.3	136,167	242.8	132,490	2.5	284,897	7.2
2008	671,710	21.3	183,362	34.7	154,500	16.6	333,848	17.2
2009	470,355	Δ30.0	145,586	Δ20.6	109,223	Δ29.3	215,545	Δ35.4
2010	684,382	45.5	168,487	15.7	163,274	49.5	352,621	63.6
2011	791,101	15.6	189,731	12.6	164,936	1.0	436,434	23.8
2012	854,778	8.0	165,593	Δ12.7	209,883	27.3	479,302	9.8
2013	830,236	Δ2.9	148,280	Δ10.5	213,216	1.6	468,741	Δ2.2
2014	911,855	9.8	145,594	Δ1.8	232,256	8.9	534,005	13.9

（出所）K-stat「部品・素材貿易統計」より抽出したデータをもとに著者作成

図3 日韓自動車部品貿易額の分類別推移（2000～14年）



(出所) 表2をもとに著者作成

貿易赤字に転じたのである。分類別にみると、車体用部品の対韓国貿易赤字は広がる一方であり、2011年を基点に日本製エンジン部品の輸出額が減少していること、特に近年、最も貿易額の多く（輸出額の7割近く、輸入額の6割近く）を占める其他部品の輸入額急増が著しくなっている。それらの結果として、自動車部品全体の貿易赤字に繋がっていることが分かる。ここで、図1(a)と図3(a)を見比べていただきたい。2つの図はともに日韓の自動車部品全体の貿易額の推移を表しているグラフであるが、貿易収支の逆転が図1(a)では2014年に、

図3(a)では2013年に起こっている。どうしてこのような違いがあるのだろうか。実は、表2および図3の統計は、表1および図1, 2で用いているMTIコードではなく、国際連合(UN: United Nations)のSITC(Standard International Trade Classification)コードによる自動車部品の定義(分類コード:784)による統計データなのである。つまり、両者で自動車部品の定義が異なることに注意していただきたい。ちなみに、SITCコード784(以下、SITC-784)統計ではMTI-742よりも1年早い2013年に日韓自動車部品貿易収支が逆転したことは、著者らの研究(韓, 2015; 江本, 韓, 2015)により明らかにされ、KOTRAおよびKITAの共同発表よりも早い2014年9月に日本の新聞に取り上げられた(読売新聞記事, 2014年9月14日)。

このように、公表されている統計によって貿易品目の定義が異なること、またそれによって統計の数値が大きく変わる可能性があることに注意を払う必要がある。そこで次に、貿易統計における品目の定義と統計分類コードについて、紙幅を割いて説明したい。

2. 自動車部品の定義

世界の国際通関および貿易において、最もよく利用されている標準的な統計分類コードはHS(Harmonized Commodity and Description Coding System)コードである。ところで、2015年2月に韓国のKITAとKOTRAが対日本部品貿易の黒字収支転換を公表したときの統計的根拠はMTIコード分類によるものであった。韓国の場合、国土は狭く資源も少ないため、自国経済に占める国際貿易依存度が非常に高い。また、国際貿易収支の動向にも非常に敏感な体質をもっている。そこで、韓国政府は自国の経済状況を分析する際に、産業別・品目別の輸出入動向を迅速でかつ的確に把握するための何らかの体系が必要となったのである。これがMTIコードを制定した経緯である。参考までに、世界および韓国で良く利用される統計分類コード体系を表3に紹介しておく。

表3 貿易統計における主な商品の統計分類コード体系

1	HS (Harmonized Commodity and Description Coding System) WCO (世界税関機構) が関税徴収および統計作成を目的に作成した国際標準の統一商品名および符号体系である。6桁までは世界共通、それ以上の桁は国によって異なる場合がある。
2	HSK (HS Korea) 6桁までは国際標準であるHSコードに従うが、7桁から10桁までは韓国独自で細分化したHS分類である。主に輸出入申告の際に利用されている。
3	MTI (Ministry of Trade and Industry) 1988年に韓国政府が貿易動向分析のために制定した産業別・品目別輸出入分類体系である。似た種類の複数のHSコードを束ねてコード・品目名を作成し、6桁の数字で構成される。
4	SITC (Standard International Trade Classification) 1950年7月21日にUN経済理事会が研究調査目的で制定した標準国際貿易商品分類である。1960年、1975年、1985年、2006年に改正されている。5桁の数字で構成される。

(出所) 著者作成

表4 MTIコードおよび SITCコードによる自動車部品の定義

No.	HSコード	MTIコード	SITCコード	品目名
1	7320101000	742000	6994	板状スプリング
2	7320201000	742000	6994	自動車用コイルスプリング
3	8409992000	742000	71392	エンジン部品 (Diesel)
4	8413304000	742000	7422	内燃機関ポンプ (Fuel Pump)
5	8421231000	742000	74363	液体ろ過器 (Fuel Filter)
6	8421311000	742000	74364	空気ろ過器 (Air Filter)
7	8479899091	742000	72849	車両用のその他機械類
8	8479901030	742000	72855	カークーラー (Air Con)
9	8483109010	742000	7481	電動軸とクランク
10	8483409041	742000	7484	ローラースクリュウ
11	8484101000	742000	7492	ガスケット
12	8487901000	742000	74999	車両用機械類の部分品
13	8511109000	742000	77831	点火プラグ (Spark Plug)
14	8511209000	742000	77831	その他点火用磁石発電機
15	8511309000	742000	77831	配電機と点火コイル
16	8511409000	742000	77831	始動電動機 (Start Motor)
17	8511509000	742000	77831	発電機 (Generator)
18	8511809000	742000	77831	内燃機関の始動用/点火用電気機器その他
19	8511909000	742000	77833	内燃機関の始動用/点火用電気機器部分品
20	8512300000	742000	77834	警音器
21	8512400000	742000	77834	ワイパー
22	8512900000	742000	77835	照明用または信号用機器部分品
23	8706001010	742000	7841	エンジンを備えたシャシー (トラクター)
24	8706001090	742000	7841	エンジンを備えたシャシー (その他トラクター)
25	8706002000	742000	7841	エンジンを備えたシャシー (10人以上乗合自動車)
26	8706003000	742000	7841	エンジンを備えたシャシー (乗用車)
27	8706004000	742000	7841	エンジンを備えたシャシー (貨物自動車)
28	8706005000	742000	7841	エンジンを備えたシャシー (特装車)
29	8707100000	742000	78421	車体 (乗用車)
30	8707901010	742000	78425	セミトレーラー牽引用道路走行式トラクター
31	8707901090	742000	78425	車体 (その他トラクター)
32	8707902000	742000	78425	車体 (10人以上乗合自動車)
33	8707903000	742000	78425	車体 (貨物自動車)
34	8707904000	742000	78425	車体 (特殊用途車両のシャシー)
35	8708100000	742000	78431	バンパーと部分品
36	8708210000	742000	78432	シートベルト
37	8708290000	742000	78432	車体その他部分品 (シートベルトを除く)
38	8708291000	990000	78432	エアバッグ
39	8708299000	990000	78432	その他部分品 (エアバッグ以外のもの)
40	8708301000	742000	78433	装着されたブレーキライニング
41	8708302000	742000	78433	ブレーキブースター
42	8708303000	742000	78433	電子制御式ブレーキ装置
43	8708309000	742000	78433	ブレーキその他部分品
44	8708399000	990000	78433	ブレーキに装着された部分品 (ブレーキライニング以外)
45	8708400000	742000	78434	ギアボックスと部分品
46	8708500000	990000	78435	差動装置を備えた駆動車軸
47	8708501000	742000	78435	差動装置を備えた駆動車軸と部分品
48	8708502000	742000	78435	非駆動車軸とその部分品
49	8708700000	742000	78439	ロードホイールと部分品
50	8708800000	742000	78439	ショックアブソーバー

No.	HSコード	MTIコード	SITCコード	品目名
51	8708910000	742000	78439	放熱器 (Radiator)
52	8708920000	742000	78439	消音器と排気管
53	8708930000	742000	78439	クラッチと部分品
54	8708940000	742000	78439	ハンドル, 運転台と運転ボックス
55	8708951000	742000	78439	エアバッグ
56	8708959000	742000	78439	エアバッグ部分品
57	8708991010	742000	78439	トラクターシャシー
58	8708991020	742000	78439	10人以上乗合自動車シャシー
59	8708991030	742000	78439	乗用自動車シャシー
60	8708991040	742000	78439	貨物自動車シャシー
61	8708991050	742000	78439	救難車, クレーン, 消防車シャシー
62	8708999000	742000	78439	その他シャシー部分品と付属品
63	8709900000	742000	74419	貨物短距離運搬用トラクター部分品
64	8716901000	742000	78689	トレーラーとセミトレーラー部分品
65	8716909000	742000	78689	機械駆動式ではないその他車両部分品
66	9104001000	742000	88571	車両用時計
67	9401200000	742000	82112	シート

(注) MTI コードの赤い部分 (63 品目) が韓国における自動車部品定義であり, SITC コードの青い部分 (40 品目) が UN における自動車部品の定義である。

(出所) 韓国知識經濟部と UN Comtrade のホームページ資料をもとに著者作成

本稿における自動車部品統計の場合, MTI-742 あるいは SITC-784 として束ねられているため, どんな品目が属しているかその詳細までは分かりにくい。したがって, MTI-742 および SITC-784 を国際標準である HS コードに変換・展開して調査する必要がある。MTI-742 および SITC-784 に該当する HS コード品目について調べた結果, MTI-742 については HS コード 10 桁で 63 品目が, SITC-784 については 40 品目, 合わせて 67 品目が検出された。表 4 にその内容を示す。

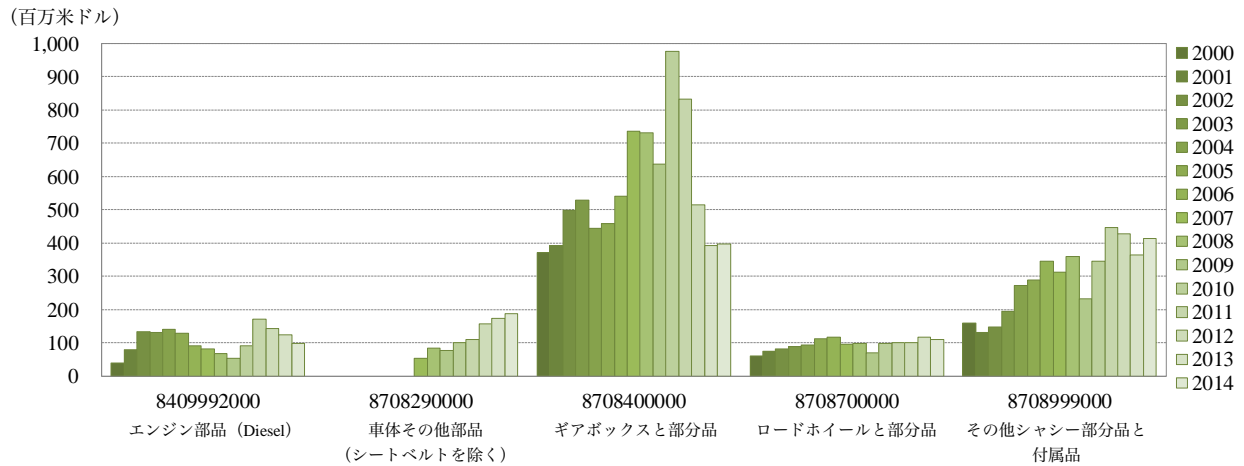
以下の分析においては, HS コード 10 桁 67 品目のうち MTI-742 コードに分類される 63 品目について, より詳細な分析を加える。

3. 日韓自動車部品貿易の HS コード別推移

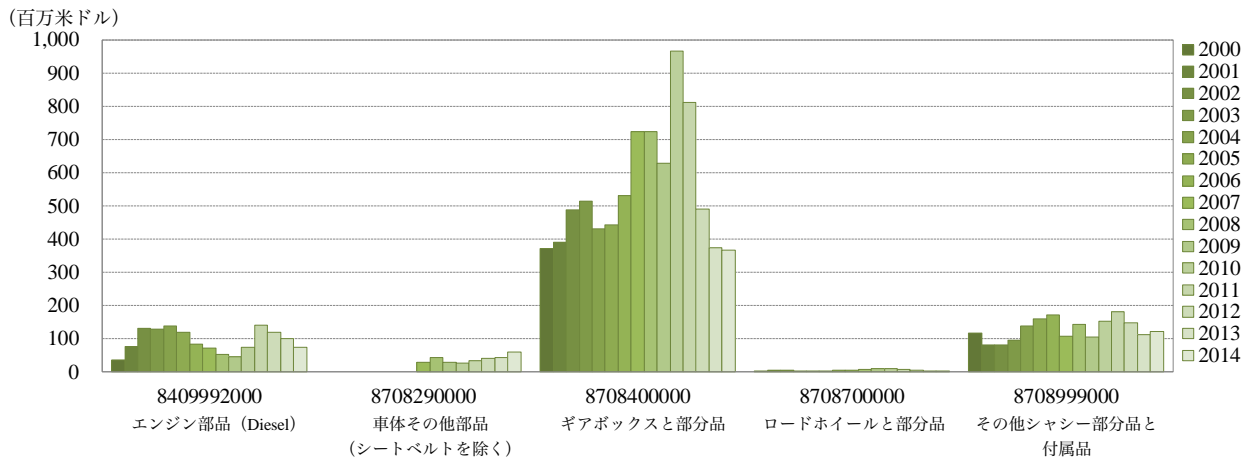
日韓両国間で貿易される自動車部品貿易額を, HS コード 10 桁 63 品目についてデータを整理し分析した結果, 図 4 で示す部品の貿易額が大きい傾向があった。図 4 では, 日韓貿易額の面で寄与度の大きい 5 つの部品を抽出し, (a) 日韓貿易額全般, (b) 日本の対韓国輸出, (c) 日本の対韓国輸入に分けて 2000~14 年までの時系列推移を示した。63 品目すべての貿易額の推移については, 韓 (2015) を参照していただきたい。

日韓部品貿易の全般にわたって, 8708400000 (ギアボックスと部分品) と 8708999000 (その他シャシー部分品と付属品) の貿易額が断トツに大きいことが分かる。特に, 8708400000 (ギアボックスと部分品) の場合, 日韓貿易額のほとんどが日本からの輸出額である。しかし, 2010 年をピークに急激に貿易額が減少してきている。それに対し, 韓国からの輸入額はまだ少ないものの, 少しずつ増加している様子が観測される。

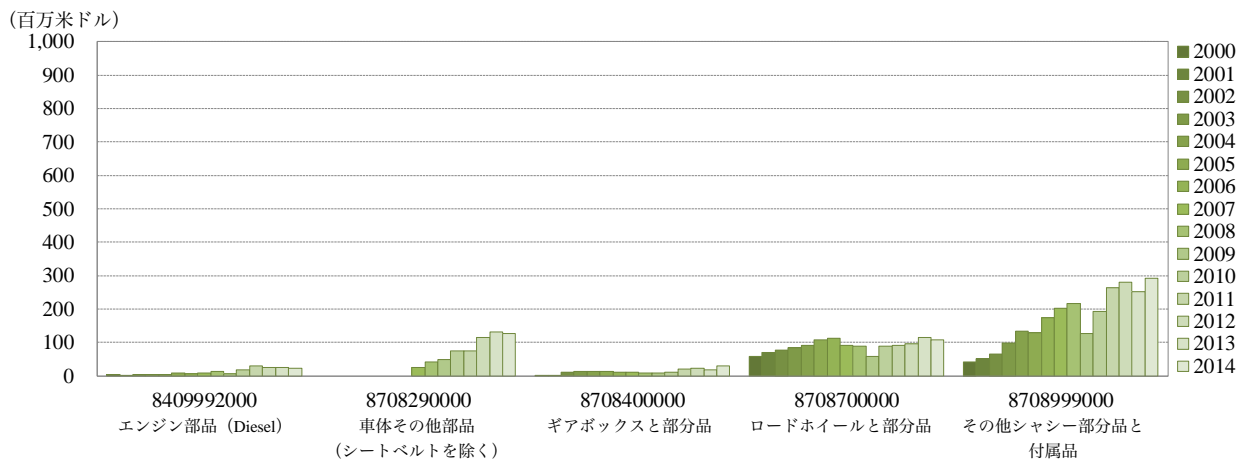
図4 日韓自動車部品貿易額の推移 (HSコード10桁基準, 代表的5品目)



(a) 日韓自動車部品貿易額の大きかった HS コード 5 品目の推移 (左から 2000~14 年の順, 以下同様)



(b) 貿易額の大きかった 5 品目における日本からの対韓国輸出額の推移



(c) 貿易額の大きかった 5 品目における日本の対韓国輸入額の推移

(出所) K-stat から得られたデータベースをもとに著者作成。

表5 日韓自動車部品貿易に寄与度の大きい品目（HSコード10桁基準）

区分	HSコード10桁とその概要
日韓自動車部品貿易全般において寄与度の大きい品目	8409992000 エンジン部品（Diesel）
	8708290000 車体その他部分品（シートベルトを除く）
	8708400000 ギアボックスと部分品
	8708700000 ロードホイールと部分品
	8708999000 その他シャシー部分品と付属品
日本の対韓国輸出の面で寄与度の大きい品目	8409992000 エンジン部品（Diesel）
	8708400000 ギアボックスと部分品
	8708999000 その他シャシー部分品と付属品
韓国の対日本輸出の面で寄与度の大きい品目	8708290000 車体その他部分品（シートベルトを除く）
	8708700000 ロードホイールと部分品
	8708999000 その他シャシー部分品と付属品

（注）太字は特に著しい品目を指す。

（出所）K-stat から得られたデータベースをもとに著者作成

8708999000（その他シャシー部分品と付属品）の貿易額は長期的に増加傾向にある。しかし、それは日本の対韓国輸入額の増加に起因するものであり、日本の対韓国輸出額は2011年から減少傾向にあった。

8409992000（エンジン部品〔Diesel〕）の貿易額は、そのほとんどが日本の輸出額で占められるが、こちらも2011年から減少傾向に転じていた。

8708700000（ロードホイールと部分品）の場合は、そのほとんどを韓国からの輸入額が占めており、日本の韓国頼り状態が明らかであった。

8708290000（車体その他部分品〔シートベルトを除く〕）の場合、わりと歴史が浅く2007年から日韓貿易実績が観測されたが、年々貿易額の伸びが著しい状況である。数字でみる限り、両国の相互競争関係がありそうに見えるが、韓国の方が貿易収支面で勝っている状況である。

以上を総合すれば、表5のように整理される。要するに日韓両国の自動車部品貿易において8409992000（エンジン部品〔Diesel〕）と8708400000（ギアボックスと部分品）などのエンジン系部品については韓国が日本に頼っており、8708700000（ロードホイールと部分品）のような車体系部品に関しては逆に日本が韓国に頼っている。

8708290000（車体その他部分品〔シートベルトを除く〕）と8708999000（その他シャシー部分品と付属品）の場合では、両国の相互競争関係が考えられ、年々その貿易額の伸びも著しい。ただ現時点では、韓国が貿易額の面で日本の優位に立っている。いずれにしろ、HSコード別の主な部品についても2010年または2011年をピークに日本の対韓国輸出額は急激に減少しており、その後、韓国の対日本輸出額は増加傾向を続けていたことがわかった。

4. 日韓自動車部品産業分野の動静

4.1 韓国の動静

韓国は世界に対して自動車部品産業分野での大幅な貿易黒字を記録しており、特に、アジア地域との部品貿易額が最も大きい、その要因としては、韓国産自動車および部品産業の製品競争力および信頼度向上による輸出量増加が取り上げられる（向山，2014）。ところで、対アジア部品輸入比率が2010年の58.0%をピークに急激に減少してきた。2013年時点での対アジア部品輸入比率は50.8%に下がった。その代わりに、対欧州連合（EU：European Union）輸入比率が31.9%（2010年）から34.5%（2013年）にやや増加しており、北米・中南米からの輸入も僅かながら伸びている（KAICAおよびKAMAの資料を参照）。その要因として最も有力なのは、2011年東日本大震災の発生による日本からの輸入減少であろう。本稿でも述べたように、実際、2011年を境目として日本からの部品輸入が大幅に減少してきている。大自然災害による日本からの部品調達リスクを分散させるため、韓国自動車産業は安定地域にある国内と中国、自由貿易協定（FTA：Free Trade Agreement）締結国などへと部品調達先を広げているのである。

一方、韓国の完成車メーカーは必要な電装部品の40%を輸入に依存しており、その金額は75兆ウォンにまで上るとされる。その中で4%は日本からの輸入に依存しており、金額では3兆ウォン（約3,000億円）程度の規模となる。ところで、電装製品は貿易統計分類上、自動車部品のカテゴリには属さない。すなわち、少なくとも韓国の完成車メーカーが輸入している電装部品の40%は、韓国の自動車部品輸入額にカウントされていない。その他に、韓国の自動車産業は素材や燃料関係部品のほとんどを海外からの輸入に依存する傾向があり、その輸入量は少ないが値段面では高価なものが多い。すなわち、電装部品や車両用半導体などの素材部品輸入が韓国の自動車部品貿易額の統計から抜けていることを考慮しなければならない。

4.2 日本の動静

2011年3月の東日本大震災による自動車部品関連SCM（サプライ・チェーン・マネジメント）機能の麻痺を経験した日本は、部品調達の面で新しい局面に立ち向かっている。SCMにおけるリスク分散を図るための部品調達として、全世界に向けたグローバル部品調達への動きが活発である。その代表的な企業が日産自動車九州である。

日産自動車九州のミルクラン方式の韓国自動車部品調達は、日韓定期往復船である関釜フェリー（釜山港—下関港）とカメラライン（釜山港—博多港）を利用し、韓国内各地の部品供給製造工場を巡回したシャーシがそのまま日本の組立工場に部品を輸送、直ちに生産ラインに部品を投入する画期的な物流システムである。日産自動車九州が韓国から部品を調達する理由は、韓国産部品の品質が良く安価なうえ、トータル物流コストの削減に繋がるからである。このミルクラン方式グローバル部品調達は2011年にスタートしている。

日産自動車九州のミルクラン方式グローバル部品調達は、物流段階別の入出庫手続きが省略

されるため、部品調達コストの20%削減、リードタイムの画期的な短縮（25日→3日）を可能にしている。また、自動車部品を輸入して組み立てる日産九州工場の場合、日本国内の部品協力社との輸送距離を考えても韓国の方が有利である（釜山と福岡県苅田町間は約200 km）。ミル克蘭方式によって釜山からグローバル調達する部品の量は年々増加してきている。

4.3 日韓自動車部品貿易収支転換の要因

韓国は日本に対して慢性的な貿易赤字に悩んでおり、ほとんどの産業分野において同傾向がみられる。しかし、自動車部品産業分野において2014年に初めて対日本貿易が黒字収支に転じた。この集計は、韓国固有のMTIコードを基準にしているが、UNが示すSITCコード基準の場合においても同様な傾向がみられた。このような日韓部品貿易収支の転換についてその背景となる幾つかの要因をまとめ、表6に示す。

表6 韓国の対日本自動車部品貿易黒字転換の要因

日本の対韓国部品輸出量減少の要因	日本の対韓国部品輸入量増加の要因
<ul style="list-style-type: none"> • 2011年3月の東日本大震災によるサプライチェーンの途切れを契機に、韓国の自動車および部品産業は日本製部品調達のリスク分散を図るために部品調達を自国生産で賄うようにした。 • その根拠として、次のことが考えられる。 <ul style="list-style-type: none"> ○2000年代に入り、韓国の自動車完成車および部品産業の技術力向上があった。 ○韓国内自動車生産量の限界（キャパシティーおよび労働組合のストライキの問題）による損失回避のため、韓国完成車企業の海外進出が始まった。よって、韓国内部品需要の減少が始まった。 ○韓国の部品生産統計によれば、部品生産量は減少しておらず、海外輸出量も増加している。 • 以上のような背景から、韓国での日本製部品の平均的な需要が減少した。 	<ul style="list-style-type: none"> • 最近の韓国製部品の技術力の発展とコストパフォーマンスが世界に認められ、韓国の部品輸出量が急増してきた。 • 韓国製部品を使用するメリットを認識した日本の完成車メーカーおよび1次サプライヤーによるグローバルな部品調達が増加してきた。 • その背景には、韓国の部品企業（例えば、万都〔マンド〕、現代モービスなど）の日本自動車産業に対する積極的なマーケティング戦略もある。 • つまり、2000年からの韓国自動車産業の成長に伴い、部品産業も共に成長しており、その自立度は日本より高い。 • 以上のような背景から、日本での韓国製部品供給量は増加した。

（注）表6の要因抽出に関する詳細な説明は韓（2015）を参照していただきたい。

（出所）筆者作成

5. まとめ：九州自動車および部品産業への影響と展望

最近の世界大手の自動車完成車メーカーの東アジア市場進出に伴い、東アジア諸国における自動車および部品産業の競争力も向上してきた。特に、韓国および中国の自動車部品産業の目覚ましい成長に伴い、日本の自動車関連企業によるグローバル部品調達が増えてきているが、その大部分は付加価値の低い大物部品やモジュール化された汎用部品である。これらの部品種類において日本で生産された部品の価格競争力が低いことは明らかである。今後、益々中国製部品の輸入増加が見込まれる中、付加価値の低い汎用部品に対する日本部品産業の競争力は落ちる一方であろう。

2011年の東日本大震災以降、「次世代自動車産業拠点の形成（北九州市）」、「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト（福岡県）」政策など、北部九州地域を次世代自動車産業の拠点として発展させるための努力が進んできている。これからは、コストパフォーマンスが重要視される汎用部品などより、日本の高い技術力に基づいた先端的かつ高付加価値を創出する部品産業の成長を促し、対韓国および対中国貿易の量的増加に対応する必要がある。

最後に、明らかに自動車部品だと認識している品目が、貿易統計の集計上では自動車部品に属さないことを指摘したい。例えば、高額の電装部品・半導体部品やタイヤなどは、今回の部品貿易分析の対象とはならなかった。特に、最近の自動車産業のパラダイム変化によって、これまで自動車部品とは思えなかったものが一台の自動車を成す重要部分となるなど、必要とする部品数も3~4万個を越える時代にまで来ているのである。国際貿易統計上での自動車部品の定義を改正するには相当な時間を要するだろうと推察されるが、自動車部品とは何か、その新たな定義について考慮すべき時期であると考えている。

参考文献

- 江本伸哉，韓成一（2015）「日韓中貿易構造の変容－自動車部品－」『九州国際大学社会文化研究所紀要第75号』，pp. 41～75
- 韓成一（2015）「日韓自動車部品物流の動向変化に関する調査研究」AGI調査報告書14-07
- 向山英彦（2014）「グローバル化の進展と日中韓自動車産業①～⑧」，日本総研 Research Focus
- 読売新聞記事（2014年9月14日）「自動車部品貿易、対韓国初の赤字」
- 聯合ニュース記事（2015年2月2日）「日本向け自動車部品貿易 昨年初の黒字を記録＝韓国」，
<http://japanese.yonhapnews.co.kr/pgm/9810000000.html?cid=AJP20150202001700882>
- KAICA（韓国自動車産業協同組合）「2012～2014年度版 自動車・部品輸出実績分析資料集」
- KAICA（韓国自動車産業協同組合）<http://www.kaica.or.kr/>
- KAMA（韓国自動車産業協会）<http://www.kama.or.kr/>
- KITA（韓国貿易協会）「貿易統計情報システム K-stat」<http://stat.kita.net>
- UN (United Nations) *Comtrade Database* <http://comtrade.un.org/data/>