

## 日韓中貿易構造の変容 ——自動車部品——

著者	江本 伸哉, 韓 成一
雑誌名	社会文化研究所紀要
号	75
ページ	41-75
発行年	2015-03-31
URL	<a href="http://id.nii.ac.jp/1265/00000536/">http://id.nii.ac.jp/1265/00000536/</a>



九州国際大学  
社会文化研究所

紀要第75号（平成27年3月）抜刷

日韓中貿易構造の変容  
——自動車部品——

江 本 伸 哉  
韓 成 一

## 日韓中貿易構造の変容 ——自動車部品——

江 本 伸 哉<sup>✧</sup>  
韓 成 一<sup>✧ ✧</sup>

### 要旨

日本、韓国、中国の3国間貿易額は「日本の対韓出超、韓国の対中出超、中国の対日出超」という三つ巴の相互依存関係にあることが知られている。しかし、近年の中国、韓国の目覚ましい経済発展や日本経済の長期停滞、日本企業の中国、韓国への生産シフトを受け、この貿易構造が変化しているのではないかという問題意識の下に、その主要な貿易品目の1つである自動車部品について2000年から2013年までの貿易構造の変容を検証した。

その結果、日韓間で初めて、2013年に韓国の対日輸出額が日本の対韓輸出額を上回ったこと、つまり、日本が対韓出超から入超に転じたことが明らかになった。2008年から2012年にかけての円高・ウォン安をきっかけに日本の自動車メーカーが、品質が向上し価格が割安な韓国製部品の調達を増やしたのがその原因とみられる。

日中間でも日本の対中出超という基調は変わらないものの、2010年から中国の対日輸出額が急増する一方、日本の対中輸出額は減少しており、日中間の貿易不均衡は急速に縮小していることが分かった。

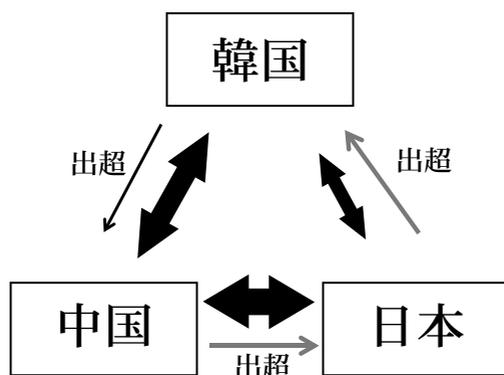
また、中国の対韓輸出額が2012年から日本の対韓輸出額を上回っていることも確認した。韓国自動車産業が中国に自動車部品の素材・中間部品を輸出し、中国で完成させた部品を買い戻す「Buyback（逆輸入）」が増加していることがその主因とみられる。

キーワード：自動車部品、Buyback、現地生産、現地調達率、為替変動

## 1. はじめに

本稿は、著者が日韓中3国間の貿易全体とその主要な貿易品目の1つである鉄鋼について1992～2013年の動向を分析した前著論文「日韓中貿易構造の変容——貿易全体と鉄鋼——」（江本伸哉・韓成一（2014））の続編であり、自動車部品について分析する。

前著を要約すると、以下のとおりである。日韓中3国の貿易は、かねて三つ巴の相互依存関係にあると言われてきた。即ち、「日本が対韓出超（韓国が対日入超）、韓国が対中出超（中国が対韓入超）、中国が対日出超（日本が対中入超）」という構図である。3国の貿易収支は相互補完的な“三角関係”にあり、これを図式化したのが図1である。



〈図1〉日韓中3国の貿易額：三つ巴の貿易構造

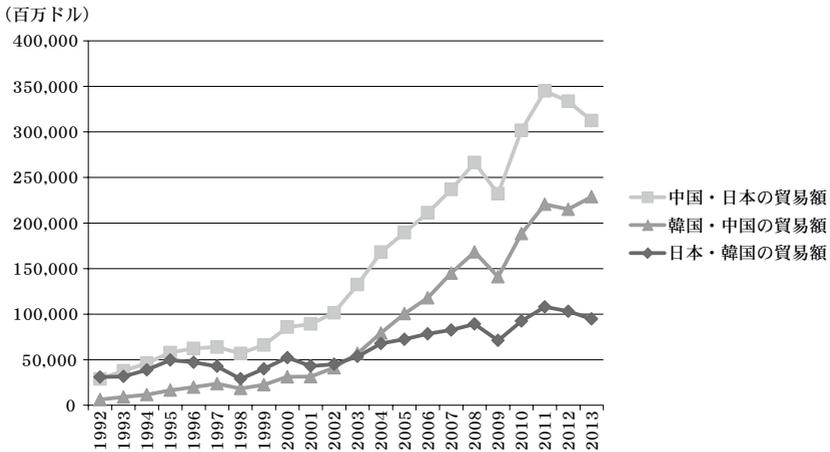
（出所）江本・韓（2014）

（注）片向き矢印は出超の方向を、両向き矢印の太さは貿易規模を示す。

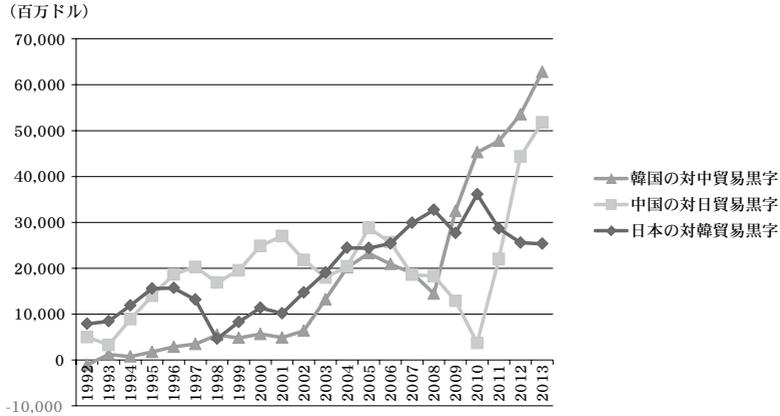
しかし、21世紀に入って中国、韓国が目覚ましい経済発展を遂げ、輸出競争力を高める一方、日本経済は長らく停滞が続き、日本企業の中国、韓国など海外への生産シフトが加速した。このため、貿易構造が変化しているのではないかとの問題意識から、3国間の貿易全体と鉄鋼について1992～2013年の動向を分析した。この結果、日韓中3国間貿易は「日本が対韓出超（韓国が対日入超）、韓国が対中出超（中国が対韓入超）、中国が対日出超（日本が対中入超）」とい

う三つ巴の相互依存関係を維持し、“三角関係”は続いているものの、2010年代に入って、この“三角関係”が変容し始めていることを明らかにした。

即ち、韓中貿易が急拡大する一方、日中貿易は縮小しており、近い将来、韓中貿易が日中貿易を抜いて3国間で最大になる可能性が高まっていること（図2参照）、日韓貿易では日本が得意としてきた中間財分野で韓国が急速に競争力を高めており、日本の対韓輸出は縮小に向かっていること、韓国の対中貿易黒字は2009年以降、日本の対韓貿易黒字を上回り、その差を広げていることを検証した（図3参照）。中国の対日貿易黒字は2009年以降、韓国の対中貿易黒字を大きく下回り、中国は対日貿易で稼ぐ外貨よりも対韓貿易で失う外貨の方が大きいことも明らかにした（同）。3国間貿易の軸は従来の日本から「韓中」にシフトしつつあるとの認識も示した。



〈図2〉日韓中3国間の貿易額の推移  
(出所) 江本・韓 (2014)



〈図3〉日韓中3国の貿易黒字の推移  
(出所) 江本・韓 (2014)

次いで、代表的な中間財であり、基幹産業の1つである鉄鋼の貿易構造については、日本が対韓、対中とも出超で、中国は対日で入超、対韓で出超、韓国は対日、対中とも入超であることを明らかにした(表1参照)。数字の上では日本が優位性を保っているが、貿易額ではすでに2005年から韓中間が日韓間を抜いて最大となり、日中間は最小であることも検証した(同)。中国の対韓輸出の伸びが群を抜いて大きいこともわかった(表2)。2010年の韓国・現代製鉄の生産開始と2008年～2012年の円高・ウォン安に伴い、日本の対韓輸出は減少に転じており、需要家の中国への生産シフトも加速した結果、対中輸出も大きく減少していることも確認した(同)。

〈表1〉日韓中3国間鉄鋼貿易の推移

(単位=上段:1000トン、下段:前年比伸び率%)

年	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013上
日韓間	9,067	11,141	10,941	11,204	10,577	11,374	12,470	12,125	11,293	13,758	12,552	12,163	5,641
		22.9	▲1.8	3.3	▲5.6	7.5	9.6	▲2.8	▲6.9	21.8	▲8.8	▲3.1	▲7.2
日中間	6,685	8,855	8,977	9,854	9,231	9,380	9,063	9,144	7,856	9,691	8,884	7,900	3,788
		32.5	1.4	9.8	▲6.3	1.6	▲3.4	0.9	▲14.1	23.4	▲8.3	▲11.1	▲4.1
韓中間	5,546	5,066	7,931	10,251	12,615	14,608	17,280	18,370	11,055	13,482	15,151	14,749	7,370
		▲8.6	56.6	29.3	23.1	15.8	18.3	6.3	▲39.8	22	12.4	▲2.7	▲0.1

(出所) 江本・韓 (2014)

〈表2〉日韓中3国間鉄鋼輸出の推移

(単位=上段:1000トン、下段:前年比伸び率%)

年	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013上
日→韓	6,538	9,198	8,978	8,952	7,738	8,758	9,591	9,282	9,380	10,963	8,853	8,214	3,981
		40.7	▲2.4	▲0.7	▲13.5	13.2	9.5	▲3.2	5.9	11.5	▲19.2	▲7.2	▲5.9
韓→日	2,529	1,943	1,963	2,352	2,839	2,616	2,879	2,843	1,913	2,795	3,699	3,949	1,660
		▲23.2	1.1	19.8	20.7	7.8	10	▲1.3	67.3	46.1	32.3	6.8	▲12.7
日→中	5,931	8,074	7,643	8,078	6,656	7,056	7,068	7,266	7,023	8,225	7,375	6,471	3,183
		36.1	▲5.3	5.7	▲17.6	6	0.2	2.8	▲3.3	17.7	▲10.3	▲12.3	▲2.5
中→日	754	781	1,334	1,776	2,575	2,324	1,995	1,878	833	1,466	1,509	1,429	605
		3.6	70.8	33.1	45	▲9.7	▲14.2	▲5.9	▲55.6	76	2.9	▲5.3	▲11.0
韓→中	3,849	3,554	5,573	5,004	4,707	3,984	3,817	3,642	4,976	4,490	4,673	4,252	2,261
		▲7.7	56.8	▲10.2	▲5.9	▲15.4	▲4.2	▲4.6	36.9	▲9.8	4.1	▲9.0	5.3
中→韓	1,697	1,512	2,358	5,247	7,908	10,624	13,463	14,728	6,079	8,992	10,478	10,497	5,109
		▲10.9	55.9	122.5	50.7	34.3	26.7	9.4	▲58.7	47.9	16.5	0.2	▲7.7

(出所) 江本・韓 (2014)

本稿では、前著で分析した鉄鋼と並ぶ日韓中3国の重要貿易品目である自動車部品について、2000年から2013年までの貿易データを用いて3国の貿易構造の変容を検証する。

## 2. 日韓中3国間の自動車部品貿易の変容

### 2-1. 日韓貿易の推移

2000年から2013年までの日韓自動車部品貿易額の推移をまとめたのが表3である。

〈表3〉日韓自動車部品貿易額の推移（単位：1000米ドル、前年比は％）

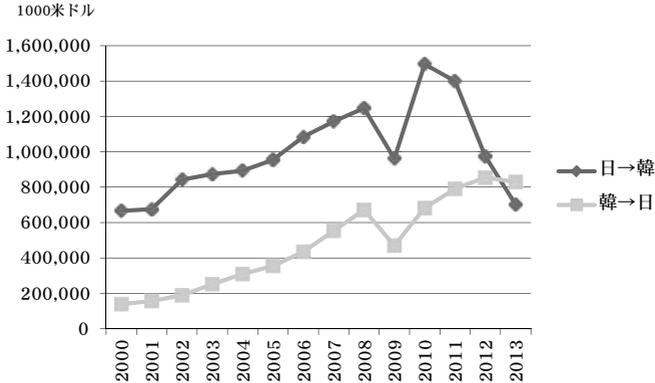
年	日→韓		韓→日		貿易額		日本の 対韓 貿易黒字額
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	
2000	665,804		138,681		804,485		527,122
2001	675,656	1.5	156,303	12.7	831,959	3.4	519,353
2002	842,613	24.7	188,617	20.7	1,031,230	24.0	653,996
2003	874,073	3.7	251,737	33.5	1,125,810	9.2	622,336
2004	892,943	2.2	308,848	22.7	1,201,791	6.7	584,094
2005	954,752	6.9	355,206	15.0	1,309,958	9.0	599,546
2006	1,084,392	13.6	434,791	22.4	1,519,183	16.0	649,601
2007	1,171,084	8.0	553,447	27.3	1,724,531	13.5	617,637
2008	1,246,727	6.5	671,121	21.3	1,917,848	11.2	575,606
2009	961,096	-22.9	470,067	-30.0	1,431,163	-25.4	491,029
2010	1,495,531	55.6	682,166	45.1	2,177,697	52.2	813,364
2011	1,398,923	-6.5	790,984	16.0	2,189,907	0.6	607,939
2012	973,047	-30.4	854,429	8.0	1,827,476	-16.6	118,618
2013	701,934	-27.9	829,641	-2.9	1,531,575	-16.2	-127,708

（出所）韓国貿易協会「貿易統計」より著者作成。

表3の右端の欄「日本の対韓貿易黒字額」の推移が端的に示すように、日韓の自動車部品貿易はこれまで日本側の対韓出超（韓国側の対日入超）が続いてきたが、2013年に至ってこれが初めて逆転し、日本側の1億2771万ドルの入超（韓国側の出超）に転じた。2000年以降、おおむね日本側が5億～6億ドルの出超で推移し、2010年は8億1336万ドルもの出超となった。しかし、翌2011年には日本の出超額が6億794万ドルと前年比25％減少した。さらに2012年には1億1861万ドルと実に同81％もの激減となり、2013年にはついに1億2771万ドルの入超（貿易赤字）に転じた。

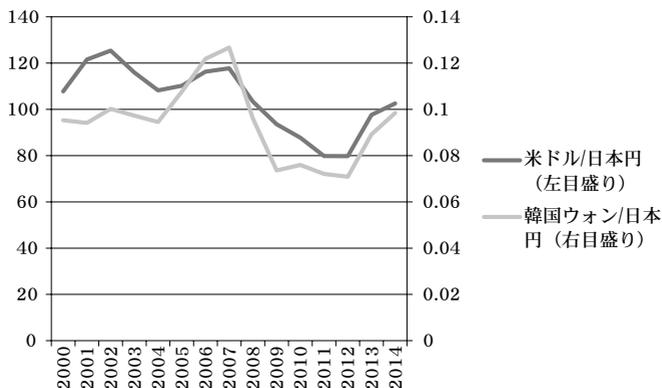
その要因を「日→韓」、「韓→日」の部品貿易の推移にもとづいて分析しよう。図4が示すように、「日→韓」部品貿易額は2000年（6億6580万ドル）からリーマンショックによる世界不況の影響を受けた2009年を除いて毎年増加し、2010年に14億9553万ドルに達した。しかし、これをピークに以後は年々大幅に減少し続け、3年後の2013年には7億193万ドルと2010年の半分にも満

たない水準にまで落ち込んだ。10年以上前の2000年（6億6580万ドル）、2001年（6億7566万ドル）に匹敵する低水準に逆戻りしたことになる。



〈図4〉「日→韓」、「韓→日」の自動車部品貿易額の推移  
(出所) 表3をもとに著者作成。

図5を見ると一目瞭然であるが、2008年から2012年にかけては、1米ドル=80円前後、1ウォン=0.07円前後といった円高・ドル安・ウォン安が続いた。これが日本の部品メーカーの輸出競争力を大きくそいだ。半面、韓国の部品メーカーは品質が近年、日本メーカーと遜色ない水準に達したうえに、円高・ウォン安に伴い、価格面でも優位性が高まった。このため、現代自動車、起亜自動車など韓国内の完成車メーカーが日本製部品の輸入を減らし、韓国製部品の調達を増やした。<sup>i</sup>これが「日→韓」部品貿易額の急落の主因とみられる。

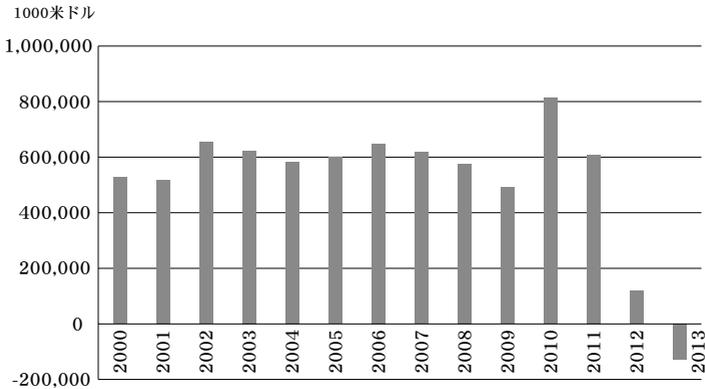


〈図5〉 2000年～2014年の円と米ドル、ウォンの為替レートの推移  
(出所) IMF : Principal Global Indicators.

一方、「韓→日」部品貿易額は、2000年には1億3868万ドルと「日→韓」部品貿易額（6億6580万ドル）の5分の1程度にすぎなかったが、以後はリーマン不況の2009年を例外に順調に増加し、2012年には「日→韓」の9億7305万ドルに迫る8億5443万ドルに達した。円高・ウォン安に伴い輸出競争力が低下した日産自動車、三菱自動車など日本国内の完成車メーカーが、製造コスト低減を狙って品質が日本製と遜色ない水準にまで向上し、価格が2割～3割安い韓国製部品の輸入を増やしたことが寄与した（図5）。<sup>ii</sup>

ただ、図5のグラフの右端が示すように、2013年以降は日本で始まった安倍晋三政権の経済政策「アベノミクス」による円安・株高誘導によって、それまでの円高・ウォン安が一転、円安・ウォン高にシフトした。この影響で「韓→日」部品貿易は勢いを失い、前年比で2.9%減少した（表3、図5）。

とはいえ、同年の「日→韓」部品貿易額の前年比減少幅が27.9%と「韓→日」の2.9%よりはるかに大きかった結果、貿易額の日韓逆転につながった（図4、図6）。



〈図6〉 日本の対韓自動車部品貿易黒字額の推移  
 (出所) 表3をもとに著者作成。

日韓貿易を部品の種類によってもう少し詳しく見てみよう。エンジン回りに使われる「エンジン部品」、車体を構成する「車体用部品」、エンジン、車体以外に使われる「その他部品」の3つに分けてその貿易額の推移をまとめると、「日→韓」部品貿易は表4、「韓→日」部品貿易は表5のようになる。

〈表 4〉日本の対韓自動車部品輸出額の内訳（単位：1000米ドル、前年比は％）

年	部品全体		エンジン部品		車体用部品		その他部品	
	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	-14.1	488,521	-1.3
2002	842,613	24.7	171,355	41.5	79,455	20.3	591,803	21.1
2003	874,073	3.7	116,646	-31.9	94,996	19.6	662,431	11.9
2004	892,943	2.2	151,590	30.0	127,068	33.8	614,285	-7.3
2005	954,752	6.9	136,739	-9.8	155,614	22.5	662,400	7.8
2006	1,084,392	13.6	132,383	-3.2	154,002	-1.0	798,007	20.5
2007	1,171,084	8.0	152,870	15.5	148,985	-3.3	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	-22.9	132,543	-28.5	87,468	-46.0	741,086	-17.6
2010	1,495,531	55.6	238,223	79.7	97,708	11.7	1,159,599	56.5
2011	1,398,923	-6.5	294,988	23.8	109,558	12.1	994,377	-14.2
2012	973,047	-30.4	261,675	-11.3	93,722	-14.5	617,650	-37.9
2013	701,934	-27.9	180,616	-31.0	69,218	-26.1	452,100	-26.8

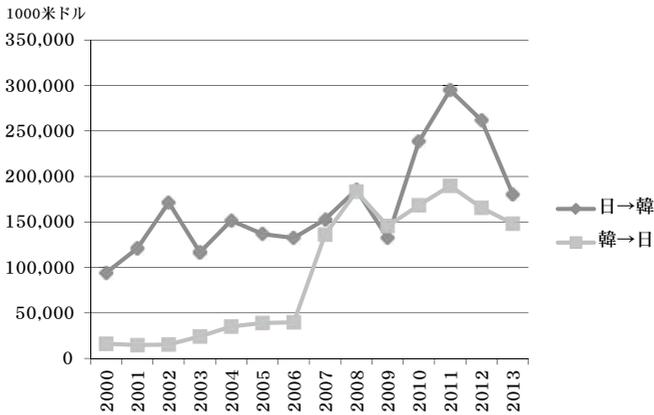
（出所）韓国貿易協会「貿易統計」より著者作成。

〈表 5〉日本の対韓自動車部品輸入額の内訳（単位：1000米ドル、前年比は％）

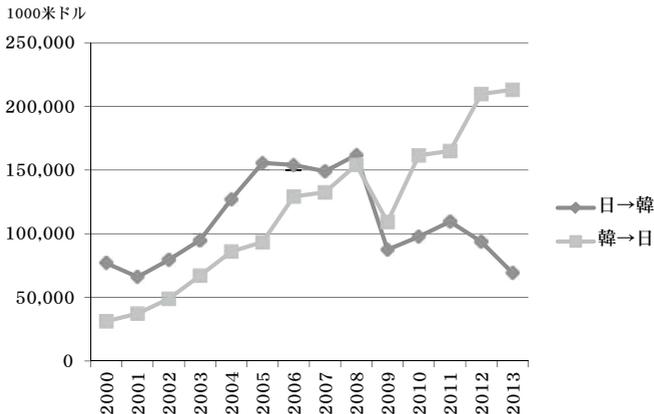
年	部品全体		エンジン部品		車体用部品		その他部品	
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	138,681		16,137		31,254		91,290	
2001	156,303	12.7	14,625	-9.4	37,340	19.5	104,338	14.3
2002	188,617	20.7	15,348	4.9	48,970	31.1	124,299	19.1
2003	251,737	33.5	24,149	57.3	67,112	37.0	160,476	29.1
2004	308,848	22.7	35,094	45.3	86,042	28.2	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	553,447	27.3	136,167	242.8	132,490	2.5	284,790	7.1
2008	671,121	21.3	183,333	34.6	154,083	16.3	333,704	17.2
2009	470,067	-30.0	145,526	-20.6	109,190	-29.1	215,351	-35.5
2010	682,166	45.1	168,453	15.8	161,470	47.9	352,243	63.6
2011	790,984	16.0	189,731	12.6	164,919	2.1	436,334	23.9
2012	854,429	8.0	165,589	-12.7	209,682	27.1	479,158	9.8
2013	829,641	-2.9	148,222	-10.5	213,038	1.6	468,381	-2.2

（出所）韓国貿易協会「貿易統計」より著者作成。

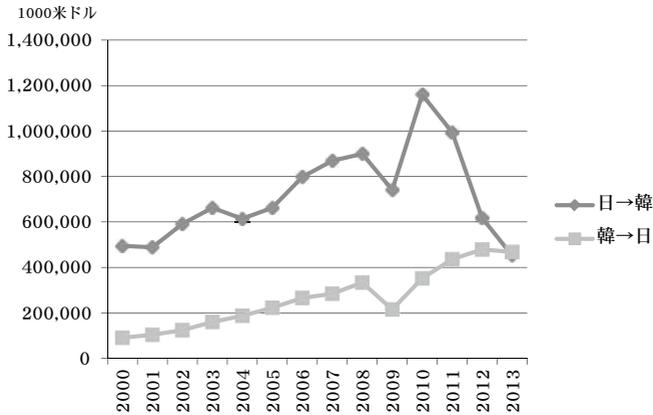
表4と表5から部品別の「日→韓」と「韓→日」の貿易動向をグラフ化すると、エンジン部品が図7、車体用部品が図8、その他部品が図9のようになる。



〈図7〉日韓のエンジン部品貿易額の推移  
(出所) 表4、表5をもとに著者作成。



〈図8〉日韓の車体用部品貿易額の推移  
(出所) 表4、表5をもとに著者作成。



〈図9〉 日韓のその他部品貿易額の推移  
 (出所) 表4、表5をもとに著者作成。

これら部品別の推移(図7～9)と部品全体の推移(図4)を比較すると、いくつかの興味深い事実が浮かび上がる。

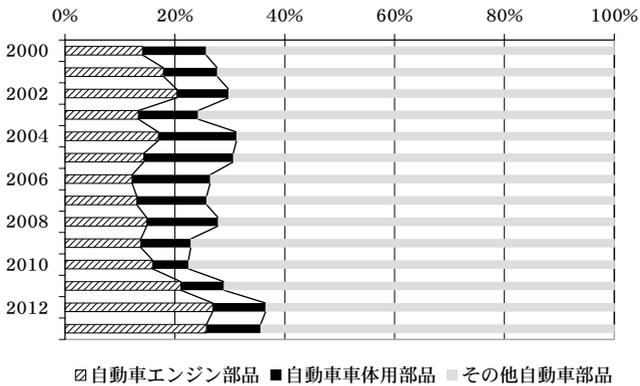
最も興味深い事実は、車体用部品が2008年までは「日→韓」が「韓→日」を上回っていたが、2009年以降は逆転し、「韓→日」が「日→韓」を上回っていることである(図8)。図4で示したように部品全体の貿易額の日韓逆転は2013年であるから、車体用部品は部品全体よりも5年早く逆転したことが分かる。しかも、日韓逆転は2008年から2012年にかけての円高・ウォン安による一時的な現象ではなく、2013年に為替が円安・ウォン高に転じた後も「日→韓」は減少し、「韓→日」は増加した。「韓→日」の車体用部品貿易の具体的な品目としては、シャーシ、カーペット、天井布、サンバイザーなどが確認された。<sup>iii</sup>

エンジン部品の動きも部品全体と異なっている。2009年に「韓→日」部品貿易がいったん「日→韓」部品貿易を上回ったものの、2010年以降は再び「日→韓」が「韓→日」を上回っている。エンジン部品は運転者、乗客らの生命の安全に関わる「重要保安部品」であり、部品の中でも高い信頼性が求められる。このため、日韓中3国の中で最も長い生産実績と技術的蓄積をもつ日本製部品が比較優位を保ってきた分野である。こうした実態から、例えば、韓国の

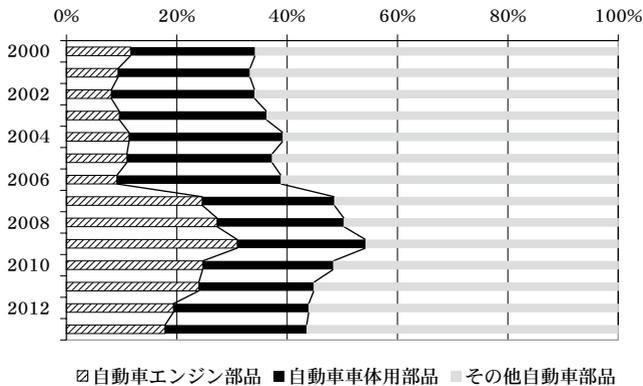
ルノーサムスン自動車は現在もトランスミッション（変速機）を全て日本の部品メーカーから輸入している。<sup>iv</sup>

その他部品の動きは部品全体とほぼ一致している。「その他」の中にはエンジン部品、車体用部品以外のあらゆる部品が含まれており、金額的には3分類の中で圧倒的に多いためである。

「日→韓」、「韓→日」の部品貿易に占めるエンジン部品、車体用部品、その他部品の構成比の推移をグラフ化すると、それぞれ図10、図11となる。



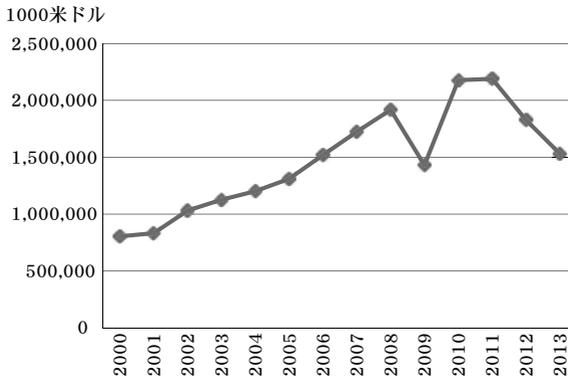
〈図10〉 日本対韓自動車部品輸出の3分類別構成比の推移（金額ベース）  
（出所）表4をもとに著者作成。



〈図11〉日本の対韓自動車部品輸入3分類別構成比の推移（金額ベース）  
（出所）表5をもとに著者作成。

図10から読みとれることは、日本の対韓国輸出では2010年から2013年にかけてエンジン部品の比率が高まっていることである。これに対し、図11で示す日本の対韓国輸入では、2010年から2013年にかけてエンジン部品の比率が低下していることが分かる。日本の対韓国輸出とは正反対の動きを示している。

2011年～2013年の日本の対韓国輸出額の激減、2013年の対韓国輸入額の微減を受けて、日韓の部品貿易額も大幅に減少している（図12）。2000年の8億449万ドルが、2011年にはその3倍近い21億8991万ドルまで増えたが、2012年は18億2748万ドル、2013年は15億3158万ドルと続落した。ピーク時（2011年）より6億5833万ドル、率にして30%も減少した。ある韓国部品メーカーは「日韓両国の完成車メーカーともに、国内部品を優先的に買う傾向がある」として、為替レートの大きな変動がない限り、今後も日韓の部品貿易は縮小が続くとみている。<sup>v</sup>今後、日韓貿易がどう推移するかは、近年とみに増加している韓中貿易との関連も含めて注目に値する。



〈図12〉 日韓の自動車部品貿易額の推移  
(出所) 表3をもとに著者作成。

## 2-2. 韓中貿易

韓中の自動車部品貿易の推移は表6のとおりである。

表6と表3の2000年の数字を比較してみよう。表6の「韓→中」の貿易額は5020万ドル、「中→韓」の貿易額は2440万ドルと、いずれも1億ドルに満たない低水準だった。表3の「日→韓」貿易額の6億6580万ドル、「韓→日」貿易額の1億3868万ドルと比べると、ひと桁少なかった。当時はまだ中国に自動車部品産業が十分に育っておらず、韓国の完成車メーカーも中国に工場進出していなかったためだ。<sup>vi</sup>

しかし、2013年には「韓→中」が2000年の65倍の32億9434万ドル、「中→韓」も同46倍の11億2602万ドルへと飛躍的に拡大した。2013年の「日→韓」は7億193万ドル、「韓→日」も8億2964万ドルである。今や形勢が逆転し、「韓→中」「中→韓」の方が「日→韓」、「韓→日」より逆にひと桁多くなっていることが分かる。

この13年の間に韓国完成車メーカー最大手、現代自動車グループが中国・北京で生産を開始した(2002年)のを皮切りに、2008年に北京第2工場、2012年には同第3工場と次々と工場を増設した結果、同グループの2014年末の中国での生産能力は年間179万台に達した。<sup>vii</sup> こうした韓国完成車メーカーの中国生

〈表6〉韓中自動車部品貿易額の推移（単位：1000米ドル、前年比は％）

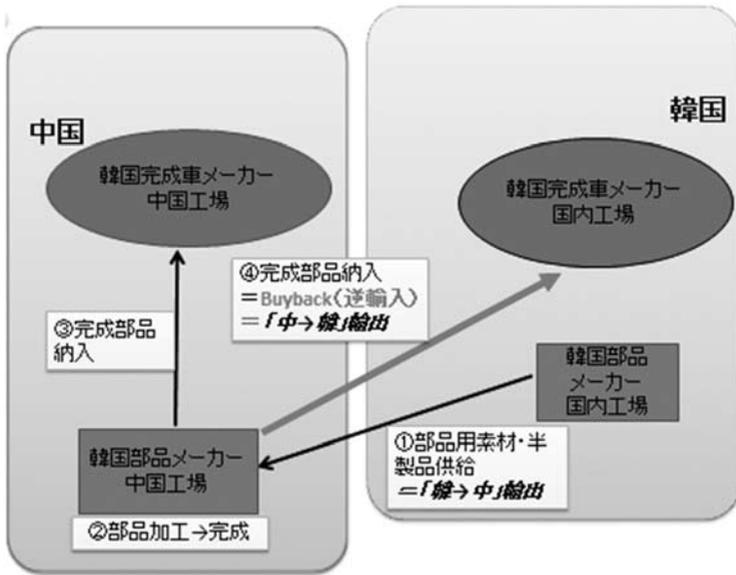
年	韓→中		中→韓		貿易額		韓国の 対中 貿易黒字額
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	
2000	50,202		24,396		74,598		25,806
2001	61,038	21.6	17,294	-29.1	78,332	5.0	43,744
2002	105,440	72.7	34,596	100.0	140,036	78.8	70,844
2003	705,873	569.5	55,676	60.9	761,549	443.8	650,197
2004	1,131,536	60.3	98,752	77.4	1,230,288	61.6	1,032,784
2005	1,250,773	10.5	142,310	44.1	1,393,083	13.2	1,108,463
2006	1,375,638	10.0	327,680	130.3	1,703,318	22.3	1,047,958
2007	1,318,117	-4.2	596,017	81.9	1,914,134	12.4	722,100
2008	1,117,997	-15.2	777,947	30.5	1,895,944	-1.0	340,050
2009	1,471,237	31.6	602,977	-22.5	2,074,214	9.4	868,260
2010	2,290,801	55.7	933,359	54.8	3,224,160	55.4	1,357,442
2011	2,636,112	15.1	1,194,560	28.0	3,830,672	18.8	1,441,552
2012	2,757,805	4.6	1,110,832	-7.0	3,868,637	1.0	1,646,973
2013	3,294,339	19.5	1,126,017	1.4	4,420,356	14.3	2,168,322

（出所）韓国貿易協会「貿易統計」より著者作成。

産拡大に伴って、韓国の部品メーカーから中国の新完成車工場への部品の輸出が大きく伸びたのが「韓→中」貿易急増の要因である。

一方、「中→韓」貿易が拡大しているのは、韓国完成車メーカーの中国進出に伴って中国に工場進出した韓国部品メーカーが、中国工場で生産した部品を韓国本国に送り返す「Buyback（逆輸入）」が増えているためである。<sup>viii</sup> Buybackは図13のように韓国部品メーカーが①韓国から部品の素材あるいは半製品を中国工場に送る②中国の工賃が韓国に比べて安価なことを利用して、中国工場で加工して部品を完成させる③その完成部品の一部を韓国完成車メーカーの中国工場に納める④残りの完成部品を韓国に逆輸入し、韓国完成車メーカーの国内工場に納品する——という仕組みである。

韓国部品メーカーによると、中国で部品を製造すれば、韓国内よりも40％程度製造コストを低減できるうえ、中国工場の稼働率も上げられるメリットがある。<sup>ix</sup> 韓国完成車メーカーにとっても、韓中両国で部品調達コストを下げられる利点がある。このため、「中→韓」のBuybackが増えているのである。



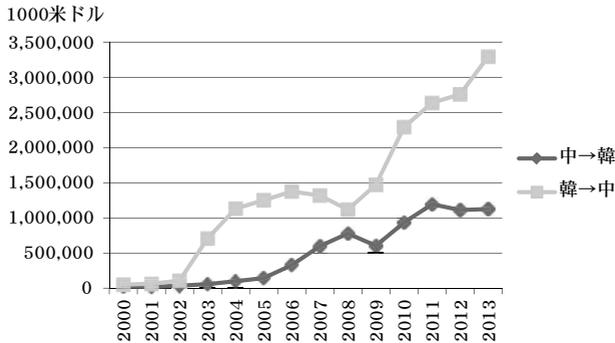
〈図13〉韓国自動車業界の中国製部品 Buyback（逆輸入）の仕組み  
（出所）著者作成。

また、①の韓国自動車部品メーカーが部品の素材あるいは半製品を中国工場に供給する商取引は、貿易統計上は「韓→中」自動車部品貿易に含まれる。このため、「中→韓」のBuyback増加が「韓→中」の近年の大幅増にも貢献しているとみられる（表6）。

現代自動車グループは2018年までに中国の河北省滄州市、重慶市などに自動車工場を新增設する計画を明らかにしている。これらが完成すれば、同グループの中国での生産能力は年間270万台と世界の自動車メーカーでトップレベルに達する。<sup>x</sup>このため、「韓→中」、「中→韓」の自動車部品貿易額は今後さらに拡大する可能性が大きい。

2000年から2013年の「韓→中」「中→韓」の部品貿易額の推移をグラフ化したのが図14である。リーマン不況による一時的な落ち込み（「韓→中」は2008

年、「中→韓」は2009年)を除いて、ほぼ右肩上がりが続いており、韓中の自動車部品貿易が順調に拡大していることが読みとれる。



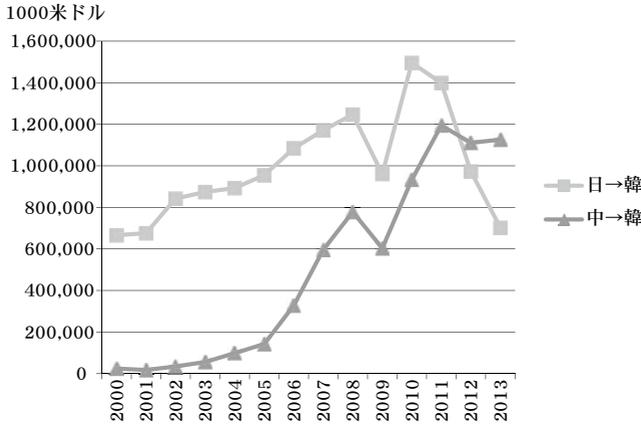
〈図14〉「韓→中」、「中→韓」の自動車部品貿易額の推移  
(出所) 表6をもとに著者作成。

また、韓国を基軸に据え、「日→韓」貿易額(表3)と「中→韓」貿易額(表6)を比較したのが表7、図15である。これから興味深い事実が分かる。

〈表7〉「日→韓」、「中→韓」の自動車部品貿易額の推移  
(単位：1000米ドル)

年	日→韓 (A)	中→韓 (B)	A-B
2000	665,804	24,396	641,408
2001	675,656	17,294	658,362
2002	842,613	34,596	808,017
2003	874,073	55,676	818,397
2004	892,943	98,752	794,191
2005	954,752	142,310	812,442
2006	1,084,392	327,680	756,712
2007	1,171,084	596,017	575,067
2008	1,246,727	777,947	468,780
2009	961,096	602,977	358,119
2010	1,495,531	933,359	562,172
2011	1,398,923	1,194,560	204,363
2012	973,047	1,110,832	-137,785
2013	701,934	1,126,017	-424,083

(出所) 表3、表6をもとに著者作成。



(図15) 日→韓、中→韓の自動車部品貿易額の推移  
(出所) 表7をもとに著者作成。

2000年から2011年までは一貫して「日→韓」が「中→韓」を上回っていたが、2012年は「日→韓」が前年比30.4%減の9億7305万ドルと大きく落ち込んだのに対し、「中→韓」は同7.0%減の11億1083万ドルと減少幅が「日→韓」より小さかった。この結果、「中→韓」が「日→韓」を初めて上回った。韓国にとって、日本からの輸入額よりも中国からの輸入額の方が大きくなったのである。

この逆転現象は翌2013年も続き、「中→韓」が11億2602万ドル、「日→韓」が7億193万ドルと、その差は拡大した。韓国自動車部品メーカーの中国現地生産の本格化と韓国側の「Buyback(逆輸入)」の増加が背景にあるとみられる。

韓中貿易を「車体用部品」と「その他部品」の2つに分けてその貿易額の推移をまとめると、「韓→中」貿易は表8、「中→韓」貿易は表9のようになる。なお、韓中間ではエンジン部品の貿易統計が存在しなかったため、自動車部品の分類は車体用とその他の2分類になった。<sup>xi</sup>

〈表 8〉 韓国の対中自動車部品輸出額の内訳

(単位：1000米ドル、前年比は%)

年	部品全体		車体用部品		その他部品	
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	50,202		9,204		40,998	
2001	61,038	21.6	13,983	51.9	47,055	14.8
2002	105,440	72.7	28,924	106.9	76,516	62.6
2003	705,873	569.5	186,388	544.4	519,485	578.9
2004	1,131,536	60.3	286,064	53.5	845,472	62.8
2005	1,250,773	10.5	536,644	87.6	714,128	-15.5
2006	1,375,638	10.0	616,871	14.9	758,767	6.3
2007	1,318,117	-4.2	449,703	-27.1	868,414	14.5
2008	1,117,997	-15.2	367,084	-18.4	750,913	-13.5
2009	1,471,237	31.6	473,919	29.1	997,318	32.8
2010	2,290,801	55.7	643,584	35.8	1,647,217	65.2
2011	2,636,112	15.1	733,885	14.0	1,902,227	15.5
2012	2,757,805	4.6	793,238	8.1	1,964,566	3.3
2013	3,294,339	19.5	921,587	16.2	2,372,752	20.8

(出所) 韓国貿易協会「貿易統計」より著者作成。

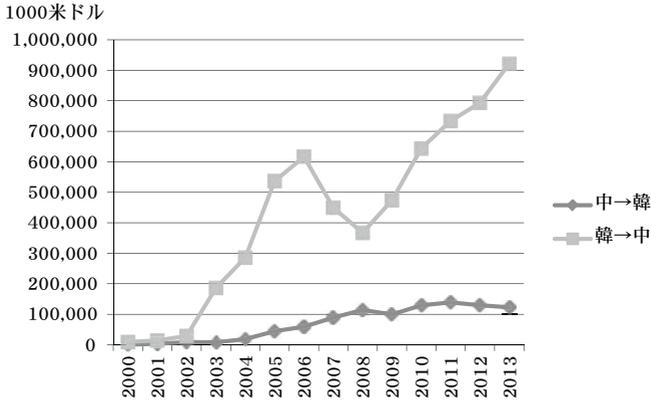
〈表 9〉 韓国の対中自動車部品輸入額の内訳

(単位：1000米ドル、前年比は%)

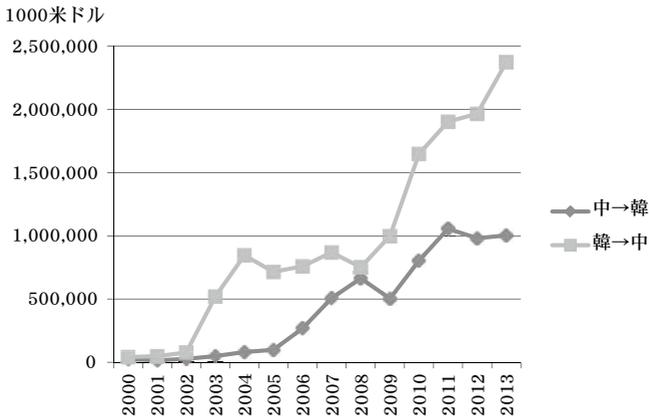
年	部品全体		車体用部品		その他部品	
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	24,396		505		23,891	
2001	17,294	-29.1	3,024	498.8	14,271	-40.3
2002	34,596	100.0	9,011	198.0	25,585	79.3
2003	55,676	60.9	7,837	-13.0	47,839	87.0
2004	98,752	77.4	18,512	136.2	80,240	67.7
2005	142,310	44.1	44,512	140.4	97,798	21.9
2006	327,680	130.3	59,104	32.8	268,577	174.6
2007	596,017	81.9	89,187	50.9	506,830	88.7
2008	777,947	30.5	114,226	28.1	663,721	31.0
2009	602,977	-22.5	99,581	-12.8	503,396	-24.2
2010	933,359	54.8	129,520	30.1	803,838	59.7
2011	1,194,560	28.0	138,941	7.3	1,055,619	31.3
2012	1,110,832	-7.0	129,741	-6.6	981,091	-7.1
2013	1,126,017	1.4	122,661	-5.5	1,003,356	2.3

(出所) 韓国貿易協会「貿易統計」より著者作成。

表8と表9から部品別に「韓→中」、「中→韓」貿易額推移をグラフ化すると、車体用部品が図16、その他部品が図17のようになる。



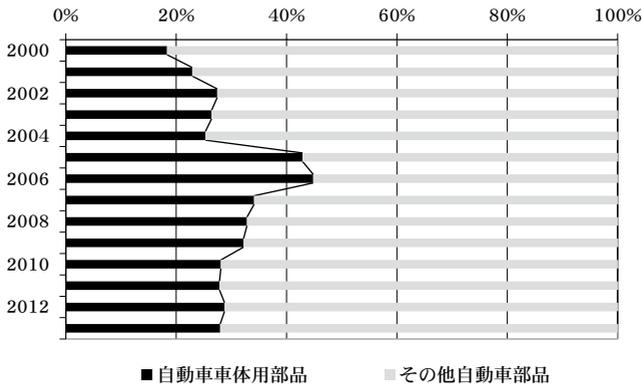
〈図16〉韓中の車体用部品貿易額の推移  
(出所) 表8、表9をもとに著者作成。



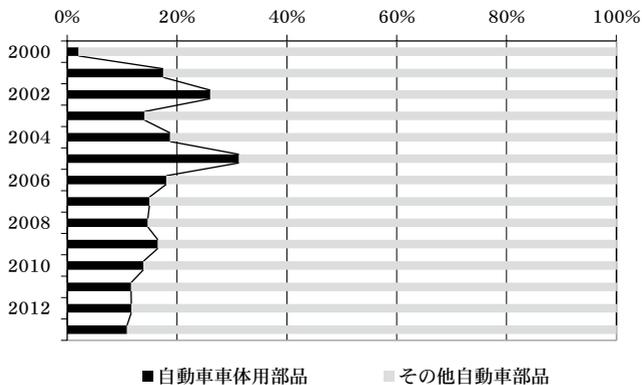
〈図17〉韓中のその他部品貿易額の推移  
(出所) 表8、表9をもとに著者作成。

図14と図15、図16を比較すると、2010年以降の「中→韓」貿易の飛躍的な伸びを支えているのは車体用部品ではなく、それ以外の部品であることが分かる。これに対し、「韓→中」貿易では車体用部品もそれ以外の部品もともに2009年以降、大きく伸びているのが分かる。

「韓→中」、「中→韓」の部品貿易に占める車体用部品、その他部品の構成比の推移をグラフ化すると、それぞれ図18、図19となる。



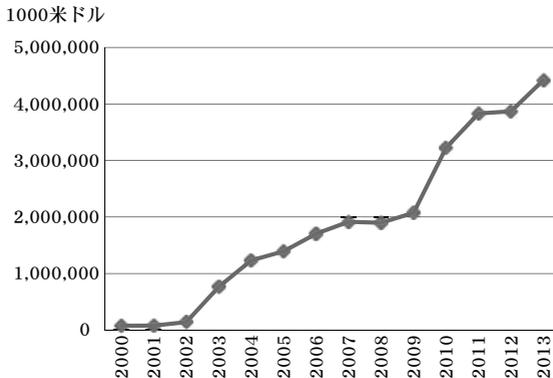
〈図18〉 韓国の中自動車部品輸出の2分類別構成比の推移（金額ベース）  
（出所）表8をもとに著者作成。



〈図19〉 韓国の中自動車部品輸入の2分類別構成比の推移（金額ベース）  
（出所）表9をもとに著者作成。

図18、図19から「韓→中」貿易では車体用部品の比率が大きく、2013年には約30%に達していることが分かる。一方、「中→韓」貿易出に占める車体用部品の比率は10%強にすぎない。

図20は「韓→中」「中→韓」の貿易額を合計した韓中貿易額の推移を示す。リーマン不況で微減となった2008年を除き、右肩上がりの増加が続いている。図12に示したように、日韓貿易が2012年、2013年と2年連続で前年比16%台の大幅な減少を続けているのに対し、韓中貿易は逆に2012年が同1%増、2013年が同14%増と順調に伸び続けている。



〈図20〉 韓中の自動車部品貿易額の推移  
(出所) 表6をもとに著者作成。

### 2-3. 日中貿易

次に日本と中国の自動車部品貿易の推移をまとめると、表10のようになる。

〔表10〕日中自動車部品貿易額の推移（単位：1000米ドル、前年比は％）

年	日→中		中→日		貿易額		日本の対中 貿易黒字額
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	
2000	700,268		217,683		917,951		482,585
2001	904,144	29.1	244,203	12.2	1,148,348	25.1	659,941
2002	1,092,224	20.8	319,097	30.7	1,411,321	22.9	773,127
2003	2,191,525	100.6	422,050	32.3	2,613,575	85.2	1,769,475
2004	2,876,633	31.3	614,564	45.6	3,491,196	33.6	2,262,069
2005	3,023,412	5.1	888,338	44.5	3,911,750	12.0	2,135,073
2006	3,978,337	31.6	1,277,617	43.8	5,255,954	34.4	2,700,721
2007	4,757,364	19.6	1,645,066	28.8	6,402,430	21.8	3,112,299
2008	5,625,063	18.2	2,129,467	29.4	7,754,531	21.1	3,495,596
2009	6,881,071	22.3	1,407,357	-33.9	8,288,429	6.9	5,473,714
2010	9,194,577	33.6	2,064,880	46.7	11,259,457	35.8	7,129,698
2011	9,660,090	5.1	2,495,881	20.9	12,155,970	8.0	7,164,209
2012	8,510,616	-11.9	3,015,774	20.8	11,526,390	-5.2	5,494,842
2013	8,242,554	-3.1	3,268,506	8.4	11,511,060	-0.1	4,974,049

（出所）韓国貿易協会「貿易統計」より著者作成。

「日→中」貿易額は2000年の7億27万ドルから一本調子で増え続け、2011年には96億6009万ドルと2000年の13倍に増えた。この間、中国では自動車市場が急拡大しており、ホンダ、トヨタ自動車、日産自動車など日本の完成車メーカーの中国現地生産が本格化した。これに伴って、日本製の自動車部品あるいは部品半製品の対中輸出が急増していった。<sup>xii</sup>

こうした対中輸出ラッシュの勢いは2008年のリーマン不況をも吸収し、同年の「日→中」貿易は前年比18.2%増、翌2009年も同22.3%増と伸び続けた。中国に自動車部品産業がまだ成長の途上にあり、日本の完成車メーカーの厳しい品質、価格、納期要求をクリアできる水準の部品が少なかったためである。

ただ、「日→中」貿易は2012年（85億1062万ドル＝前年比11.9%減）、2013年（82億4255万ドル＝同3.1%減）と2年連続で減少した。2010年から2012年にか

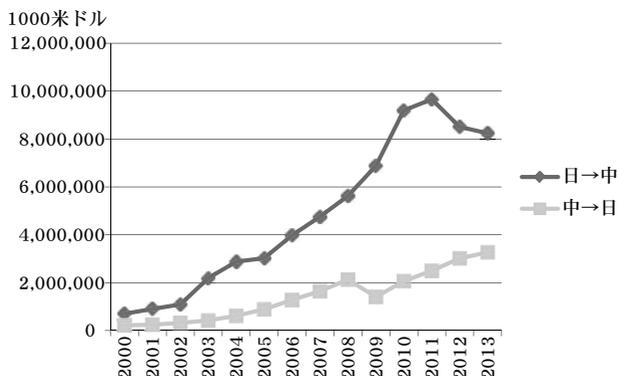
けての円高・元安に伴う輸出採算悪化に伴い、日本の完成車メーカーの中国生産シフトが一段と進んだ。中国政府からの技術移転要請もあり、日系部品メーカーの中国現地生産が本格化し、中国の自国資本部品メーカーも立ち上がりつつある。この結果、完成車メーカーの中国での現地調達率が向上し、「日→中」貿易が減少したとみられる。

とはいえ、直近の2013年でみても、「日→中」の82億4255万ドルは、日韓中3国間の単方向の貿易額では最大である。2位は「韓→中」の32億9434万ドル、3位は「中→日」の32億6851万ドルであり、「日→中」貿易の大きさは際立っている。2009年から中国は世界最大の自動車生産国となっており、日本の完成車メーカーも世界の重要市場として中国での生産量を拡大しているためである。

一方、「中→日」貿易額は2000年の2億1768万ドルから2013年には15倍の32億6851万ドルに増えた。リーマン不況の影響で2009年にマイナス成長を記録した以外は右肩上がりで貿易額が増加している。「中→韓」貿易と同様に日本から部品の素材や半製品を中国に輸出し、中国で部品として完成させた後、日本に買い戻す「Buyback（逆輸入）」も含まれているとみられる。

こうした「日→中」「中→日」の自動車部品貿易額の推移をグラフ化したのが図21である。これを見れば一目瞭然であるが、自動車部品では「日→中」が「中→日」を常に上回っている。つまり、日本の対中出超（中国の対日入超）が続いている。

前著（江本・韓（2014））で明らかにしたとおり、日中間の貿易額全体では「中→日」が「日→中」を上回る中国の対日出超（日本の対中入超）が続いている。しかし、自動車産業は日本が今なお世界的な競争力を維持している基幹産業である。そのすそ野を支える自動車部品についても、日本が中国に対する比較優位を保っていることが図21から読みとれる。



〔図21〕 日→中、中→日の自動車部品貿易額の推移  
 (出所) 表10をもとに著者作成。

日中貿易を「エンジン部品」「車体用部品」「その他部品」の3つに分け、その貿易額の推移をまとめると、「日→中」は表11、「中→日」は表12のようになる。

〔表11〕 日本の対中自動車部品輸出額の内訳（単位：1000米ドル、前年比は%）

年	部品全体		エンジン部品		車体用部品		その他部品	
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	700,268		148,175		338,499		213,594	
2001	904,144	29.1	144,751	-2.3	445,077	31.5	314,316	47.2
2002	1,092,224	20.8	208,739	44.2	564,254	26.8	319,232	1.6
2003	2,191,525	100.6	386,562	85.2	1,095,007	94.1	709,956	122.4
2004	2,876,633	31.3	471,531	22.0	1,452,566	32.7	952,535	34.2
2005	3,023,412	5.1	401,894	-14.8	1,513,593	4.2	1,107,924	16.3
2006	3,978,337	31.6	629,309	56.6	1,690,990	11.7	1,658,039	49.7
2007	4,757,364	19.6	664,453	5.6	1,427,963	-15.6	2,664,949	60.7
2008	5,625,063	18.2	762,573	14.8	1,554,215	8.8	3,308,275	24.1
2009	6,881,071	22.3	930,965	22.1	1,786,796	15.0	4,163,311	25.8
2010	9,194,577	33.6	1,291,584	38.7	2,252,374	26.1	5,650,620	35.7
2011	9,660,090	5.1	1,316,448	1.9	2,170,197	-3.6	6,173,444	9.3
2012	8,510,616	-11.9	1,028,585	-21.9	1,679,945	-22.6	5,802,086	-6.0
2013	8,242,554	-3.1	1,003,109	-2.5	1,416,983	-15.7	5,822,462	0.4

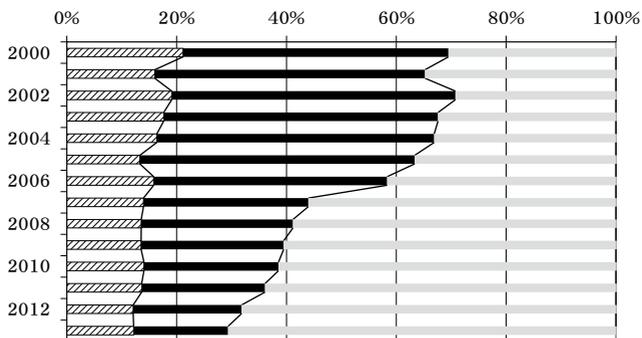
(出所) 韓国貿易協会「貿易統計」より著者作成。

〈表12〉日本の対中自動車部品輸入額の内訳（単位：1000米ドル、前年比は％）

年	部品全体		エンジン部品		車体用部品		その他部品	
	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	217,683		17,522		34,115		166,046	
2001	244,203	12.2	20,236	15.5	40,973	20.1	182,995	10.2
2002	319,097	30.7	24,850	22.8	74,257	81.2	219,990	20.2
2003	422,050	32.3	29,760	19.8	108,827	46.6	283,462	28.9
2004	614,564	45.6	44,103	48.2	180,462	65.8	389,999	37.6
2005	888,338	44.5	68,027	54.2	249,968	38.5	570,343	46.2
2006	1,277,617	43.8	110,375	62.3	389,106	55.7	778,136	36.4
2007	1,645,066	28.8	236,152	114.0	376,200	-3.3	1,032,713	32.7
2008	2,129,467	29.4	314,874	33.3	443,663	17.9	1,370,931	32.8
2009	1,407,357	-33.9	198,606	-36.9	293,024	-34.0	915,727	-33.2
2010	2,064,880	46.7	266,010	33.9	440,880	50.5	1,357,990	48.3
2011	2,495,881	20.9	333,648	25.4	508,771	15.4	1,653,462	21.8
2012	3,015,774	20.8	379,782	13.8	647,432	27.3	1,988,560	20.3
2013	3,268,506	8.4	377,891	-0.5	684,806	5.8	2,205,808	10.9

（出所）韓国貿易協会「貿易統計」より著者作成。

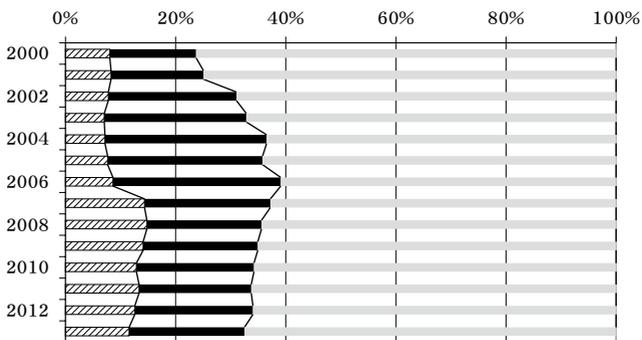
表11を見ると、「日→中」部品貿易の中身が2000年と2013年では大きく変化していることが分かる。2000年時点では車体用部品（3億3850万米ドル）が全体の48%と半分近くを占めていたのに対し、2013年には17%（22億5237万米ドル）と、比率が大きく低下した。13年間7倍しか伸びていない。これに代って台頭しているのがその他部品である。2000年の30%（2億1359万米ドル）から2013年には71%（58億2246万米ドル）まで伸びた。この間の伸び率は27倍と著しく大きい。これをグラフ化したのが図22である。



▨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

〈図22〉 日本の中自動車部品輸出の3分類別構成比の推移 (金額ベース)  
(出所) 表11をもとに著者作成。

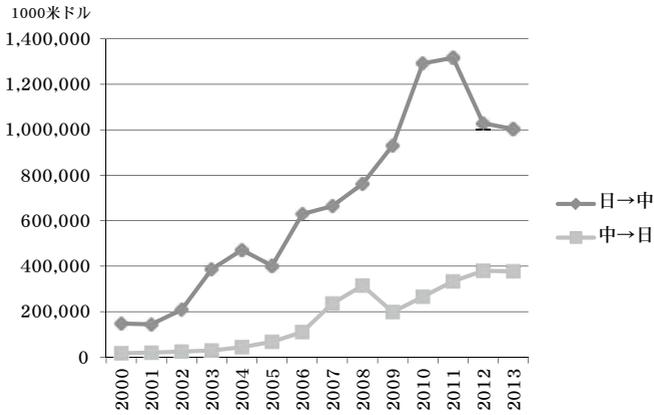
一方、表14に示した「中→日」部品貿易では、その他部品の比率が2000年から2006年まで縮小したが、2007年以降は拡大に転じている (図23)。



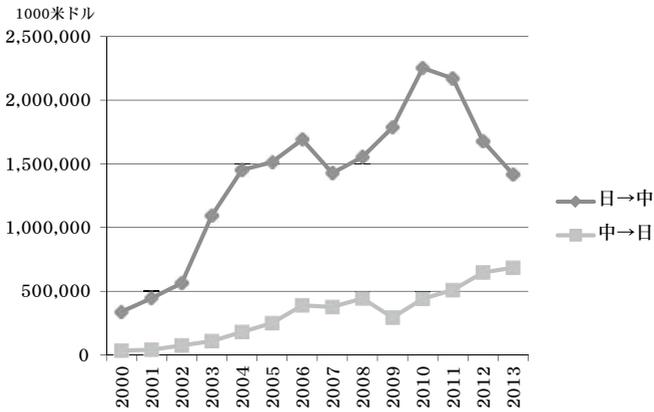
▨自動車エンジン部品 ■自動車車体用部品 ■その他自動車部品

〈図23〉 日本の中自動車部品輸入の3分類別構成比の推移 (金額ベース)  
(出所) 表12をもとに著者作成。

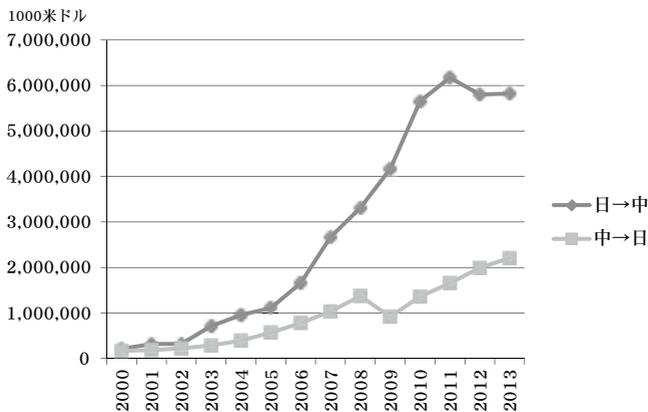
部产品分类別に「日→中」、「中→日」貿易額を比較したグラフを作ると、エンジン部品が図24、車体用部品が図25、その他部品が図26となる。



〈図24〉日中のエンジン部品貿易額の推移  
 (出所) 表11、表12をもとに著者作成。



〈図25〉日中の車体用部品貿易額の推移  
 (出所) 表11、表12をもとに著者作成。

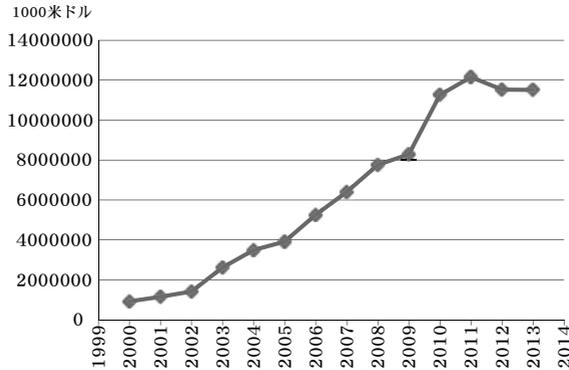


〈図26〉 日中のその他部品貿易額の推移  
 (出所) 表11、表12をもとに著者作成。

図24～26を見ると、「中→日」貿易額は部品の種類による推移の変化が少ない。一方、「日→中」は2012年以降、エンジン部品と車体用部品は大きく減少しているのに対し、その他部品は逆に増加に転じた。

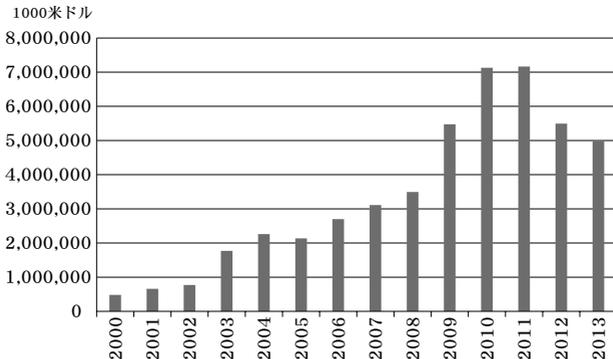
表10の日中貿易額を時系列でまとめたのが図27である。貿易額は2010年から100億ドルを超え、2013年は115億1106万ドルを記録した。2国間貿易で100億ドルの大台に乗せているのは日中だけである。韓中は44億ドル台、日韓は15億ドル台と大差がついている。中国が日本、韓国を圧倒する世界最大の自動車生産国になっていることが背景にあるとみられる。

ただ、日中貿易額は2011年にピークをつけた後、2012年（前年比5.2%減）、2013年（同0.1%減）と下降が続いている。一方で韓中貿易は図20で示したように急拡大を続けており、今後の推移を注意深く見守る必要がある。



〈図27〉 日中の自動車部品貿易額の推移  
 (出所) 表10をもとに著者作成。

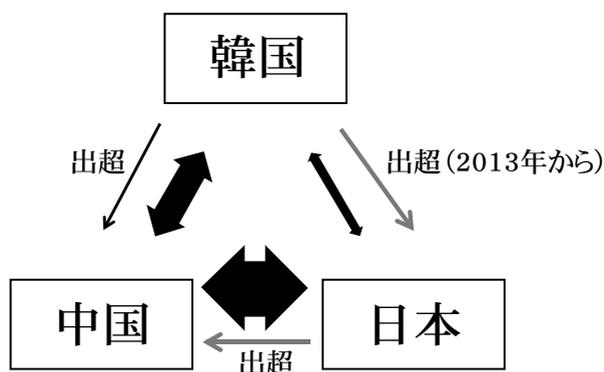
日本の自動車部品の対中貿易黒字は2000年の4億8259万ドルから2011年には71億6421万ドルまで14倍に増えた。その後、2012年、2013年と「日→中」貿易が減少したため、2013年の対中貿易黒字は49億7405万ドルに急減し、50億ドルを割った(図28)。2009年(54億7371万ドル)を下回る水準まで縮小している。今後の動向を注視する必要がある。



〈図28〉 日本の対中自動車部品貿易黒字額の推移  
 (出所) 表10をもとに著者作成。

### 3. 結論

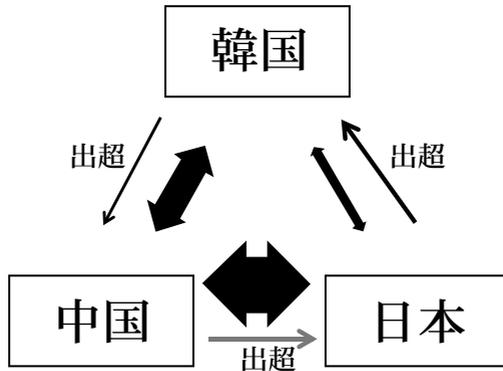
本稿では日韓中3国の基幹産業である自動車産業を支える代表的な中間財である自動車部品の貿易構造について、2000～2013年の貿易額に基づいて分析した。その結果、日本は対中出超が続いているが、対韓では2013年に入超から入超に転じたことを明らかにした。韓国から見れば、対中出超が続いているが、対日が2013年に初めて入超から出超に転じたことになる。中国から言えば、対日、対韓ともに入超が続いている。これを図示すれば図29のようになる。



〈図29〉日韓中3国の自動車部品貿易額  
(出所) 著者作成。

(注) 矢印の意味は図1と同様。

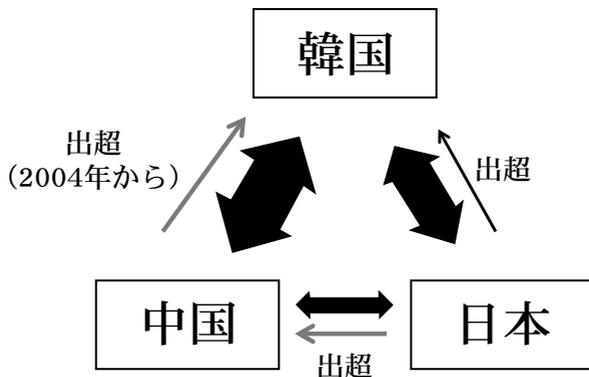
一方、著者は前著で日韓中3国貿易全体について以下の3点を明らかにした。①日本が韓国に対して出超（韓国が日本に対して入超）、韓国が中国に対して出超（中国が韓国に対して入超）、中国が日本に対して入超（日本が中国に対して入超）」という三つ巴の相互依存関係を維持している、②しかし、2010年代に入って韓中貿易が急拡大する一方、日中貿易は縮小しており、2015年までに韓中貿易が日中貿易を抜いて3国間で最大になる可能性が高まっている、③日韓貿易は日本が得意とする中間財分野で韓国が急速に競争力を高めており、日本の対韓輸出は縮小に向かっている（江本・韓（2014））。このうち①を図示したのが図1（再掲）である。



〈図1の再掲〉日韓中3国の貿易額：三つ巴の貿易構造  
(出所) 江本・韓 (2014)

他方、代表的な中間財である自動車部品の貿易では、こうした貿易全体の③の動きを先取りするように、韓国の対日輸出が2013年に初めて日本の対韓輸出を上回ったことが最大の特徴である(図29)。また、日韓貿易よりも韓中貿易の伸びがはるかに大きいことも、自動車部品という個別の重要品目で実証された。さらに2012年から「中→韓」貿易が「日→韓」貿易を上回っていることも注目に値する。これは①韓国自動車部品メーカーの品質向上②韓国自動車部品メーカーによる中国製部品の「Buyback(逆輸入)」の増加③中国自動車部品メーカーの成長——がもたらした結果ではないかと考える。

前著で示したように、自動車部品と同様に重要な中間財である鉄鋼の貿易構造は、日本が対韓、対中とも出超で、中国は対日で入超、対韓で2004年から出超、韓国は対日、対中とも入超である(江本・韓(2014))。自動車部品とは明らかにベクトルの異なる貿易構造が形成されている。これを図示すれば、図30のようになる。自動車部品と鉄鋼という強い相関関係をもつ品目の貿易構造の違いはどこから生まれ、今後どう展開していくのか。興味は尽きない。



〈図30〉日韓中3国の鉄鋼貿易量（重量ベース）  
 （出所）著者作成。  
 （注）矢印の意味は図1と同様。

#### 4. 今後の課題

本稿は日韓中3国間の貿易統計データと日韓両国での関係者（実務家、研究者ら）へのインタビュー調査を中心に構成した。ただ、中国での現地調査は前著に続き、今回も実現しなかった。今後の課題である。

また、貿易実務を大きく左右する為替が2012年末以降、それまでの1米ドル＝80円台の円高（ウォン安、元安）から円安（ウォン高、元高）に転じた。本稿を執筆した2015年1月末時点では1米ドル＝120円前後で推移している。こうした経営の与件の変化は企業・産業に戦略の転換を迫る。今後も為替変動が及ぼす影響を十分に考慮に入れながら、電子部品など3国間の他の重要品目についても、貿易構造の変容を解明していきたい。

#### 謝辞

本稿は九州国際大学社会文化研究所からの2014年度共同研究補助金による成果の一部です。また、本稿執筆に当たっては、日産自動車、日産自動車九州、韓国ルノーサムスン自動車、日韓の自動車部品メーカー、韓国産業研究院（KiET）、韓国自動車産業協同組合（KAICA）など多くの方々にご協力をい

いただきました。ここに記して深く感謝申し上げます。

## 注

- † 九州国際大学経済学部特任教授、公益財団法人アジア成長研究所（旧国際東アジア研究センター）協力研究員。emoto@econ.kiu.ac.jp
- †† 公益財団法人アジア成長研究所（旧国際東アジア研究センター）上級研究員。han@agi.or.jp
- i 2013年8～9月、2014年8～9月、日韓で完成車メーカー幹部にインタビュー調査。
- ii 同上。
- iii 2013年8～9月、2014年8～9月、日本で日本完成車メーカー幹部、韓国で韓国自動車部品メーカー幹部にインタビュー調査。
- iv 2013年8～9月、2014年8～9月、日韓で完成車メーカー幹部にインタビュー調査。
- v 2014年8月、韓国で自動車部品メーカー幹部にインタビュー調査。
- vi 2014年9月、日本で完成車メーカー幹部にインタビュー調査。
- vii 2014年12月30日17時55分発信、韓国インターネット情報メディア「もっと! 코리아」、2014年12月31日11月30分発信、韓国紙「中央日報」日本語版。
- viii 2014年8月、韓国で韓国自動車産業協同組合（KAICA）幹部にインタビュー調査。
- ix 2014年8月、韓国で自動車部品メーカー幹部にインタビュー調査。
- x 2014年12月30日17時55分発信、韓国インターネット情報メディア「もっと! 코리아」、2014年12月31日11月30分発信、韓国紙「中央日報」日本語版。
- xi 韓国貿易協会「貿易統計—部品素材統計」
- xii 2014年9月、日本で完成車メーカー幹部にインタビュー調査。

## 〈参考文献〉

- ・江本伸哉・韓成一（2014）「日韓中貿易構造の変容——貿易全体と鉄鋼——」『九州国際大学社会文化研究所紀要』第73号（2014年3月）、1～36頁
- ・韓国貿易協会（KITA）「貿易統計システム」（k-stat）
- ・日本自動車工業会（JAPIA）「輸出入統計」
- ・日本総研 Research Focus 《グローバル化の進展と日中韓自動車産業⑧》「黒字となった韓国の対日自動車部品貿易」（2015年2月13日）