

日中韓3国間自動車部品貿易 の最近動向

韓 成一 han@agi.or.jp

平成27(2015)年10月29日(木)第22回MAGI会

話題の趣旨

- 最近、日韓自動車完成車メーカーの中国への進出および現地生産が活発である。
- それと同時に各メーカーに関連する自動車部品サプライヤーも同伴進出し、部品の現地調達が進んでいる。
- このような日韓自動車および部品産業分野のグローバルな事業展開によって、日中韓3国間の自動車部品貿易動向に変化が生じている。
- 今回の報告では、その内容について紹介、九州自動車産業発展の見込みについて議論したい。

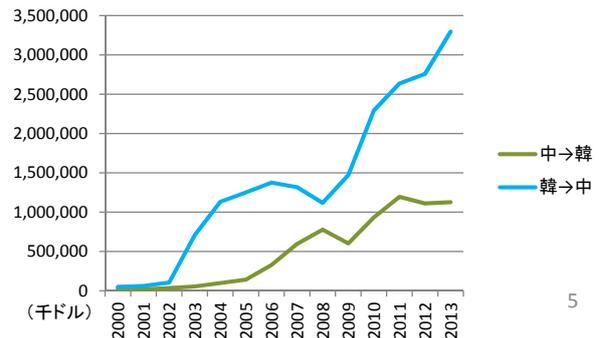
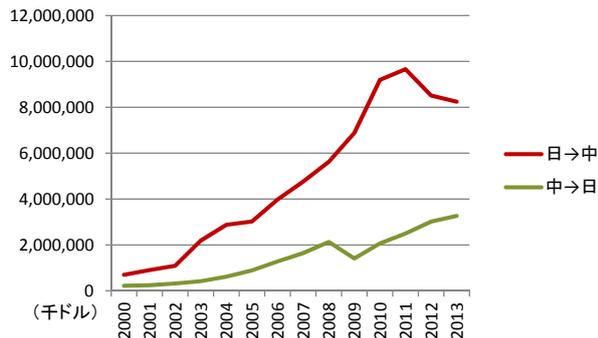
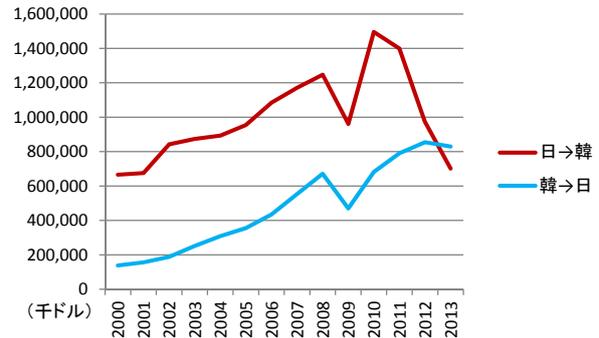
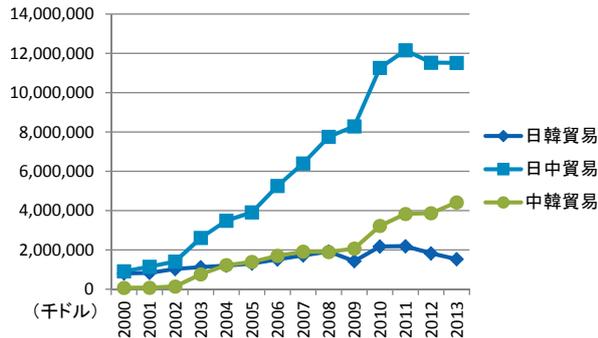
構成

- I. 日中韓貿易構造の変容
—自動車部品—
- II. 日韓自動車部品物流の動向変化に関する調査研究
- III. まとめ
- IV. 考察
- V. 今後の課題

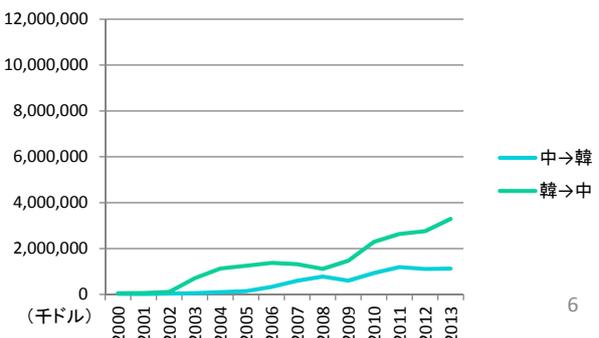
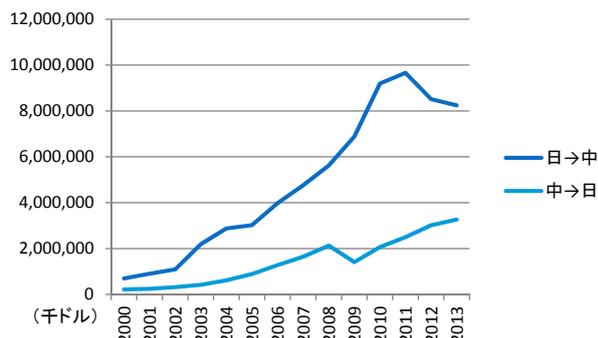
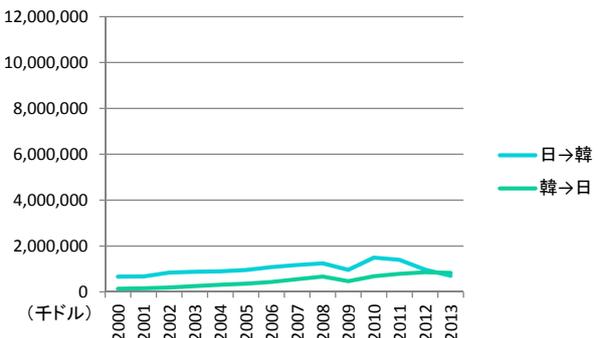
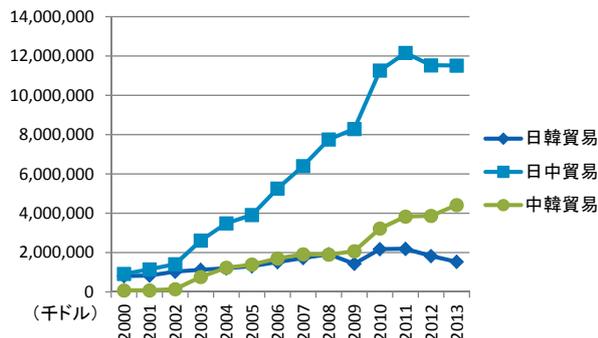
I. 日中韓貿易構造の変容—自動車部品—

- 江本伸哉・韓成一による九州国際大学社会文化研究所共同研究(H27.3.九国大社文研紀要:日韓中貿易構造の変容-自動車部品-)
- UN SITCコード基準によって日中韓自動車部品貿易額の推移を分析。
- H26年度AGI調査研究「日韓自動車部品物流の動向変化に関する調査研究(韓)」へと繋がるきっかけとなった。

日中韓3国間の自動車部品貿易



日中韓3国間の自動車部品貿易



日中韓3国間の自動車部品貿易

Unit: 1000\$

年	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		年	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		金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	665,804	25.8	93,963	38.1	76,928	11.8	494,913	26.1	2000	138,681	33.5	16,137	31.8	31,254	42.3	91,290	28.1
2001	675,656	14.4	121,068	45.3	66,068	-3.1	488,521	11.3	2001	156,303	27.1	14,625	2.2	37,340	34.7	104,338	28.9
2002	842,613	28.7	171,355	46.0	79,455	24.1	591,803	25.0	2002	188,617	21.4	13,348	8.3	48,970	33.3	124,299	22.9
2003	874,073	-4.1	116,646	-37.1	94,996	10.5	662,431	3.5	2003	251,737	23.4	24,149	45.5	67,112	26.7	160,476	19.4
2004	892,943	-4.7	151,590	21.3	127,068	24.8	614,285	-13.5	2004	308,848	14.5	35,094	35.6	86,042	19.6	187,712	9.2
2005	954,752	8.9	136,739	-8.1	155,614	24.8	662,400	9.9	2005	355,206	17.2	38,950	13.1	93,433	10.6	222,823	20.9
2006	1,084,392	19.8	132,383	2.2	154,002	4.4	798,007	27.1	2006	434,791	29.2	39,727	7.6	129,237	46.0	265,828	25.9
2007	1,171,084	23.4	152,870	16.9	148,985	-1.9	869,229	30.4	2007	553,447	19.2	136,167	21.9	132,490	15.2	284,790	19.8
2008	1,246,727	-6.6	185,325	6.4	161,903	-4.6	899,499	-9.2	2008	671,121	6.4	183,333	18.2	154,083	2.1	333,704	2.8
2009	961,096	-30.2	132,543	-35.3	87,468	-51.1	741,086	-25.4	2009	470,067	-36.6	145,526	-28.1	109,190	-35.8	215,351	-41.6
2010	1,495,531	46.0	238,223	68.6	97,708	4.8	1,159,599	46.8	2010	682,166	36.1	168,453	8.6	161,470	38.7	352,243	53.4
2011	1,398,923	-15.0	294,988	12.6	109,558	1.9	994,377	-22.0	2011	790,984	5.4	189,731	2.4	164,919	-7.1	436,334	12.6
2012	973,047	-30.5	261,675	-11.3	93,722	-14.5	617,650	-37.9	2012	854,429	8.0	163,589	-12.7	209,682	27.1	479,158	9.8
2013	701,934	-11.8	180,616	-15.6	69,218	-9.7	452,100	-10.5	2013	829,641	18.7	148,222	9.5	213,038	24.2	468,381	19.5

Unit: 1000\$

年	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		年	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		金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	700,268	31.5	148,175	-28.2	338,499	61.1	213,594	84.4	2000	217,683	26.9	17,522	-19.3	34,115	24.4	166,046	35.6
2001	904,144	45.6	144,751	10.2	445,077	48.3	314,316	66.0	2001	244,203	26.5	20,236	30.2	40,973	35.4	182,995	24.3
2002	1,092,224	24.6	208,739	48.8	564,254	30.8	319,232	4.8	2002	319,097	34.8	24,850	26.7	74,257	87.0	219,990	24.0
2003	2,191,525	85.5	386,562	71.2	1,095,007	79.4	709,956	105.6	2003	422,050	22.3	29,760	10.7	108,827	35.5	283,462	19.1
2004	2,876,631	22.5	471,531	13.8	1,452,566	23.8	952,535	25.2	2004	614,564	35.9	44,103	38.3	180,462	54.8	389,999	28.4
2005	3,023,412	7.1	401,894	-13.2	1,513,593	6.2	1,107,924	18.5	2005	888,338	47.3	68,027	57.1	249,968	41.1	570,343	49.0
2006	3,978,337	38.8	629,309	65.2	1,690,990	17.9	1,658,039	57.9	2006	1,277,617	51.8	110,375	71.2	389,106	64.2	778,136	44.0
2007	4,573,364	32.8	664,453	6.9	1,427,963	-14.5	2,664,949	106.4	2007	1,645,066	32.1	236,152	45.7	376,200	1.5	1,032,713	45.0
2008	5,625,063	3.8	762,573	0.7	1,554,215	-4.4	3,308,275	9.0	2008	2,129,467	13.5	314,874	17.0	443,663	3.1	1,370,931	16.5
2009	6,881,071	10.7	930,965	10.5	1,786,796	4.1	4,163,311	13.9	2009	1,407,357	-40.2	198,606	-42.9	293,024	-40.2	915,727	-39.5
2010	9,194,577	25.4	1,291,584	30.2	2,252,374	18.3	5,650,620	27.3	2010	2,064,880	37.6	266,010	25.7	440,880	41.1	1,357,990	39.1
2011	9,660,090	-4.5	1,316,448	-7.3	2,170,197	-12.4	6,173,444	-0.7	2011	2,495,881	9.9	333,648	14.0	508,771	4.9	1,653,462	10.7
2012	8,510,616	-11.9	1,028,585	-21.9	1,679,945	-22.6	5,802,086	-6.0	2012	3,015,774	20.7	379,782	13.5	647,432	27.0	1,988,560	30.7
2013	8,242,554	18.5	1,003,109	19.3	1,416,983	3.2	5,822,462	22.2	2013	3,268,506	32.5	377,891	21.7	684,806	29.2	2,205,808	25.7

Unit: 1000\$

年	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		年	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		金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	24,396	472.8			505	87.0	23,891	498.9	2000	50,202	68.3			9,204	71.9	40,998	67.5
2001	17,294	-29.1			3,024	498.8	14,271	-40.3	2001	61,038	21.6			13,983	51.9	47,055	14.8
2002	34,596	100			9,011	198.0	25,585	79.3	2002	105,440	72.7			28,924	106.9	76,516	62.6
2003	55,676	60.9			7,837	-13.0	47,839	87.0	2003	705,873	569.5			186,388	544.4	519,485	578.9
2004	98,752	77.4			18,512	136.2	80,240	67.7	2004	1,131,536	60.3			286,064	53.5	845,472	62.8
2005	142,310	44.1			44,512	140.4	97,798	21.9	2005	1,250,773	10.5			536,644	87.6	714,128	-15.5
2006	327,680	88.7			59,104	32.6	268,577	108.1	2006	1,375,638	-3.8			616,871	12.4	758,767	-16.7
2007	596,037	81.9			89,187	50.9	506,850	88.3	2007	1,318,111	-4.2			449,703	-22.1	868,414	-14.5
2008	777,947	30.5			114,226	28.1	663,721	31.0	2008	1,117,997	-15.2			367,084	-18.4	750,913	-13.5
2009	602,977	-22.5			99,581	-12.8	503,396	-24.2	2009	1,471,237	31.6			473,919	29.1	997,318	32.8
2010	933,359	54.8			129,520	30.1	803,838	59.7	2010	2,290,801	55.7			643,584	35.8	1,647,217	65.2
2011	1,194,560	28			138,941	7.3	1,055,619	31.3	2011	2,636,112	15.1			733,885	14.0	1,902,227	15.3
2012	1,110,832	-7			129,741	-6.6	981,091	-7.1	2012	2,757,805	4.6			793,238	8.1	1,964,566	3.3
2013	1,126,017	1.4			122,661	-5.5	1,003,356	2.3	2013	3,294,339	19.5			921,587	16.2	2,372,752	20.8

① 日韓間の部品貿易

- 2013年に初めて韓国の対日輸出額が日本の対韓輸出額を上回った。
- 要因①: 2008~2012年の期間中は、「円高・ウォン安」を利用した日本の自動車メーカーによる韓国製部品の調達を増やした(品質高・価格割安)。
- 要因②: 2011.3.11東日本大震災の際に、部品調達サプライチェーンの途切れを経験した自動車メーカーによるリスク分散。
- 2013年から始まった「円安・ウォン高」現象でも韓国からの部品調達は増加傾向にある。

② 日中間の部品貿易

- 日本の対中輸出超過(中国の対日輸入超過)の推移は変わらない。
- しかし, 日中間の貿易不均衡が急速に縮小。
- 2010年から「中→日」輸出額が急増
- 「日→中」輸出額は減少。
- 要因①: 世界有数の自動車メーカーの中国進出および現地生産による中国の技術力向上と価格の安さ。国内部品調達のリスク分散。
- 要因②: 中国進出日系自動車メーカーを絡んだ部品の逆輸入(Buyback)現象(※推測)。

③ 韓中間の部品貿易

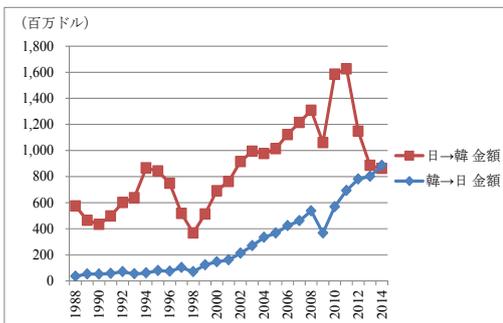
- 韓国にとって中国は第一の輸出相手国。
- 自動車部品産業においてもこの傾向は変わらない。
- 2002年から韓中間部品貿易が本格化。
- 韓中間の貿易不均衡(韓国の対中国輸出超過)は益々深化。
- 2006年からは「中→韓」貿易額も増加傾向。
- 要因①: 2002年, 現代・起亜自動車の中国進出。韓中間部品貿易の殆どは現代・起亜自動車関係!
- 要因②: 中国に進出した韓国系自動車メーカーを絡んだ部品の逆輸入(Buyback)現象(※推測)。

Ⅱ. 日韓自動車部品物流の動向 変化に関する調査研究

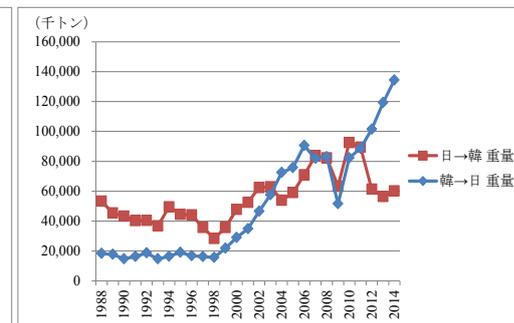
- AGI調査報告書14-07
<http://www.agi.or.jp/reports/report2014-07.pdf>
- 研究目的: 最近の日韓自動車部品貿易収支の反転の要因を明らかにする。
- 研究方法: 日韓間の貿易現象を説明できる幾つかの仮説を立て、その統計的検証を行う。
- 用いた統計データ:
 - UN貿易統計分類システムSITC (Standard International Trade Classification, コード784)
 - 韓国独自の貿易統計分類MTI (Ministry of trade and industry, コード742)

日韓自動車部品貿易額の推移

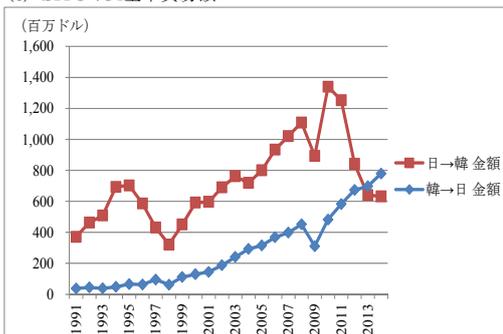
(a) MTI-742基準貿易額



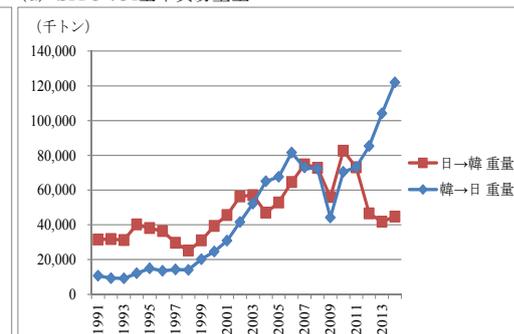
(b) MTI-742基準貿易重量



(c) SITC-784基準貿易額



(d) SITC-784基準貿易重量



日韓部品貿易において生じた現象

- 【現象A】 日本の対韓国自動車部品輸出量は2010年を頂点に急減した。
- 【現象B】 韓国の対日本自動車部品輸出量は急増してきた。

現象Aと仮説

- 【現象A】 日本の対韓国自動車部品輸出量は2010年を頂点に急減した。
- 〈仮説1〉 韓国の自動車生産量が減少した。
- 〈仮説2〉 韓国の自動車産業が、部品調達を自国生産で賄うようになった。
- 〈仮説3〉 韓国の自動車産業が、部品調達を日本以外の海外生産で賄うようになった。

現象Bと仮説

- 【現象B】 韓国の対日本自動車部品輸出量は急増してきた。
- 〈仮説4〉 韓国自動車部品の品質とコストパフォーマンスが向上し、グローバルな部品輸出が増加した。
- 〈仮説5〉 日本の完成車メーカーによるグローバル部品調達が増加している。

仮説1の検証

〈仮説1〉

韓国の自動車生産量が減少した。

- 韓国の自動車生産量を調べれば、確かに国内生産量は2011年を頂点に2年連続減少傾向(2013年統計基準)。
- 仮説1は正しい。
- 要因の考察:
 - ①韓国の景気回復遅延による自動車販売不振,
 - ②円安による自動車輸出量の減少,
 - ③韓国内完成車工場の受容能力の限界(現代・起亜),
→ 韓国完成車メーカーの海外での現地生産への注力

仮説2の検証

〈仮説2〉

韓国の自動車産業が、部品調達を自国生産で賄うようになった。

- 自動車部品の韓国内自国生産量は2010年からトレンド的に増加している。その内訳を調べると、内需より輸出量の増加が目立っていた。自動車生産量の減少より部品生産量の減少率は低かった。
- 総合的に、**仮説2は正しい**。
- 要因考察：
 - ①2011年3月の東日本大震災を契機に、部品調達のリスク分散のため、部品調達先を拡大、
 - ②韓国自動車部品の品質向上による代用、
 - ③完成車メーカーの海外生産台数増加に伴う韓国内需要の減少など
→ 2014年の最新統計ではその減少傾向が止まったように観測。
(SITCコード784基準)。

仮説3の検証

〈仮説3〉

韓国の自動車産業が、部品調達を日本以外の海外生産で賄うようになった。

- 韓国が日本から輸入している自動車部品の特徴は、**高品質・高信頼性**が要求されるものが多い。即ち、韓国内部品産業の技術力で製造できる程度の部品なら国内生産品で賄うが、高品質部品(平均的に重量が軽い傾向)の場合は現在も日本から輸入している。
- 参考に、**単位重さ当たり輸出額の面では日本の方が優位!**
- よって、**仮説3は正しいと言えない**。
- エンジン系部品のような高品質・高信頼性を要求する部品は、現在も日本から輸入する傾向が強い(例: ルノー三星釜山工場生産中の日産自動車の北米輸出モデル「新型ログ」の場合、エンジン部品全量を日本から調達)。

仮説4の検証

〈仮説4〉

韓国自動車部品の品質とコストパフォーマンスが向上し、グローバルな部品輸出が増加した。

- 韓国の対世界自動車部品輸出量は観察期間中も依然として増加趨勢。
- 世界から韓国産品質が認められつつある。
- **仮説4は正しい。**
- 要因考察：
 - ①現代自動車のサプライヤーに対する要求水準の高さ（コストと品質のバランス徹底），
 - ②0.5次サプライヤーである現代Mobis, 現代Wia, Mandoなどの品質向上およびマーケティング能力。

仮説5の検証

〈仮説5〉

日本の完成車メーカーによるグローバル部品調達が増加している。

- 日本の完成車メーカーによるグローバル部品輸入量が増加傾向にある。
- 日産自動車九州の対韓国グローバル部品調達は、2011年に始めてから年々その量が増加中！
 - 2013年からの円安状況にも関係なく、2014年には2倍増！
 - 2015年もさらに韓国部品を増やすとの情報！
- 日本国内の他の完成車メーカーおよび1次・2次サプライヤーによる韓国部品調達も増加傾向にあるらしい。
- **仮説5は正しい。**

Ⅲ. まとめ

(日→韓部品貿易量の減少要因)

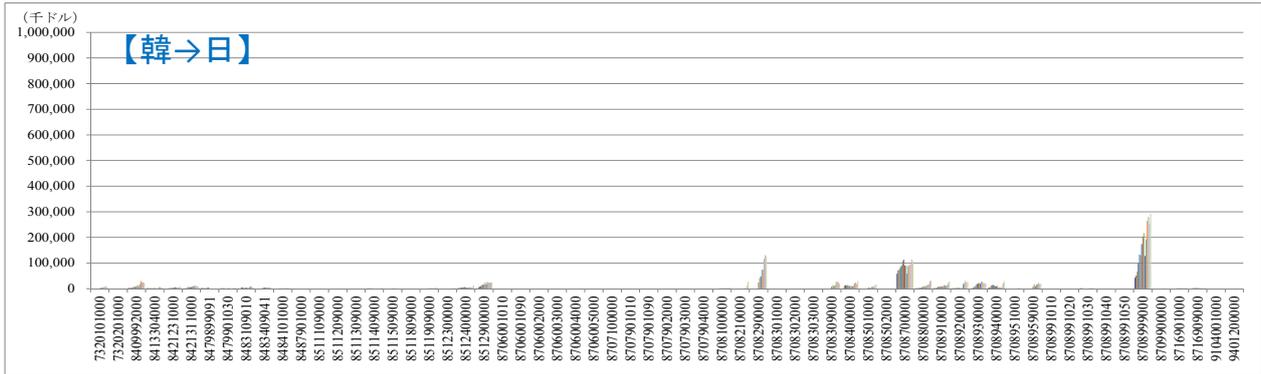
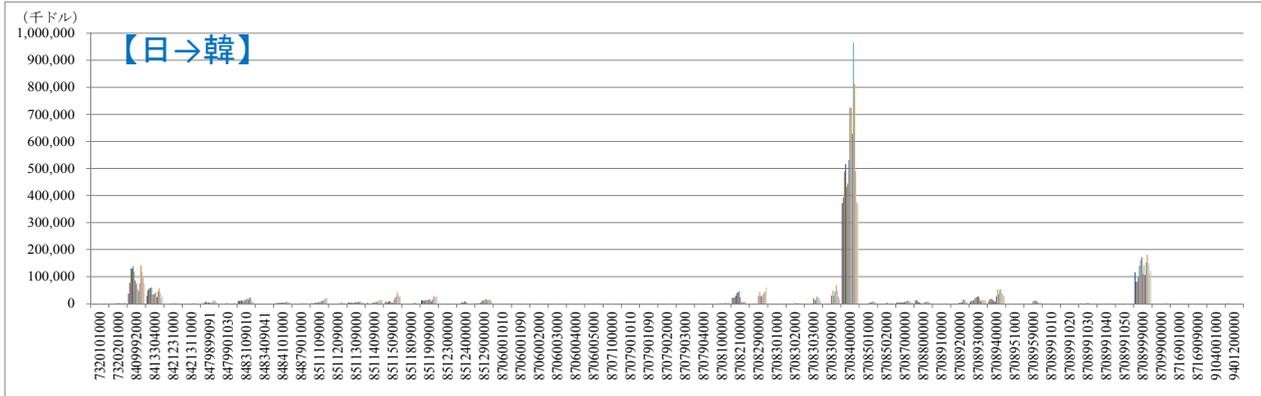
- 2011年3月の東日本大震災によるサプライチェーンの途切れを契機に、韓国の自動車および部品産業は**日本製部品調達のリスク分散を図るために部品調達を自国生産で賄う**ようにしたと考えられる。
- 2000年代に入り、韓国の自動車完成車および部品産業の発展は目覚ましい。
- 韓国内自動車生産量の限界(キャパシティー問題と労働組合ストライキ問題)による生産量減少を理由に韓国完成車企業の海外進出が始まった。それによって国内の部品需要は減少した(★)。
- しかし、韓国の自動車部品生産統計では部品生産量は減少していない(★)。
- 海外輸出量も増加している。
- これらの要因より、韓国での日本製部品需要は**平均的に減少!**

Ⅲ. まとめ

(韓→日部品貿易量の増加要因)

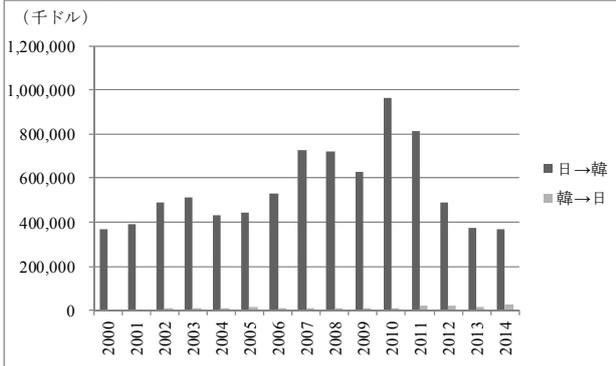
- 最近の**韓国製自動車部品の技術力アップとコストパフォーマンス**が世界に認められ、韓国部品の輸出量が急増。
- 韓国製部品を使用するメリットを認識した日本の完成車メーカーおよび1次サプライヤーによるグローバルな部品調達が増加。
- その背景には、韓国の自動車部品企業(例えば、万都(マンド)、現代モータースなど)の**日本自動車産業に対する積極的なマーケティング戦略**がある!
- 2000年からの韓国自動車産業の発展に伴って自動車部品産業も発展! その自立度は日本より高い(★)。
- これらの要因より、日本の韓国製部品供給量は増加!

HSコード63品目別の日韓貿易推移(2000~2014年)

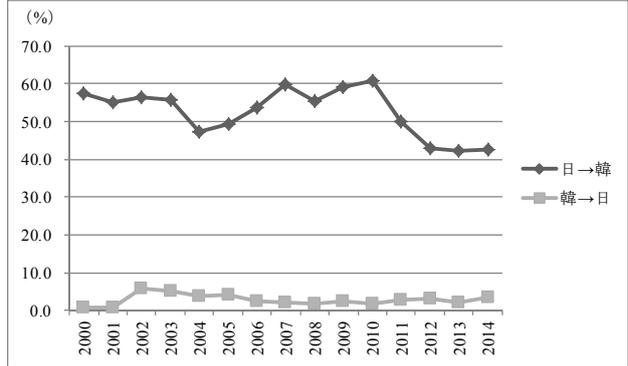


HSコード8708400000(ギアボックスと部分品)

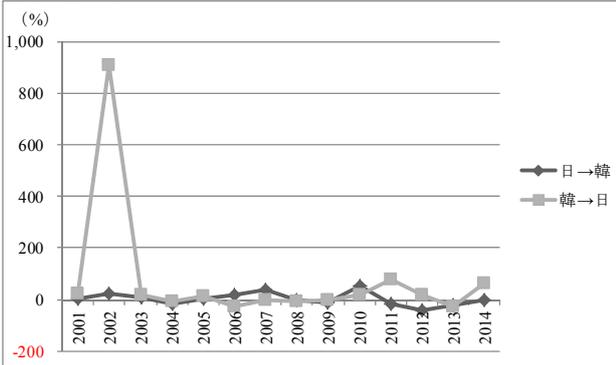
貿易額の推移



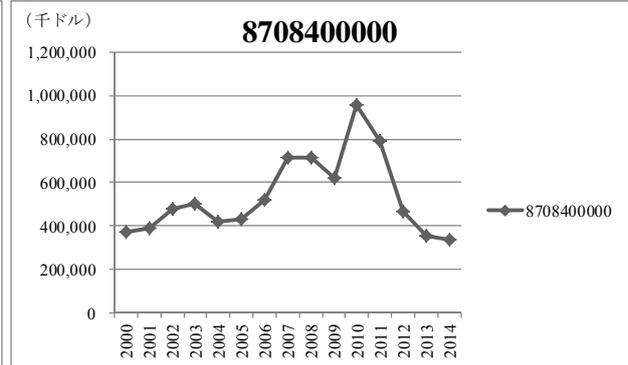
貿易額に占める品目の割合



前年伸び率

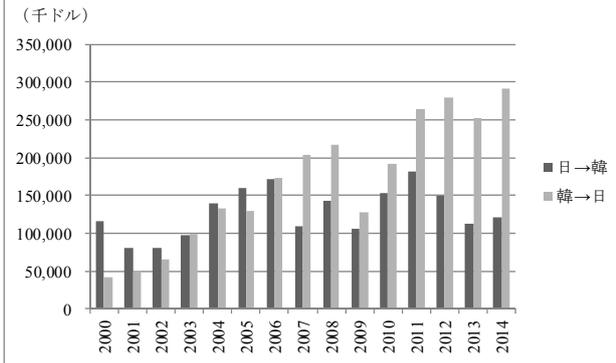


貿易収支

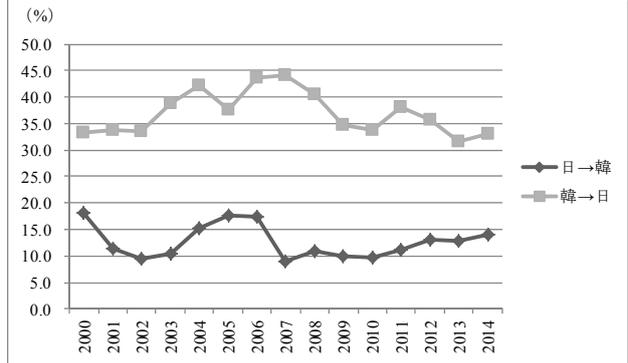


HSコード8708999000(その他シャシー部分品と付属品)

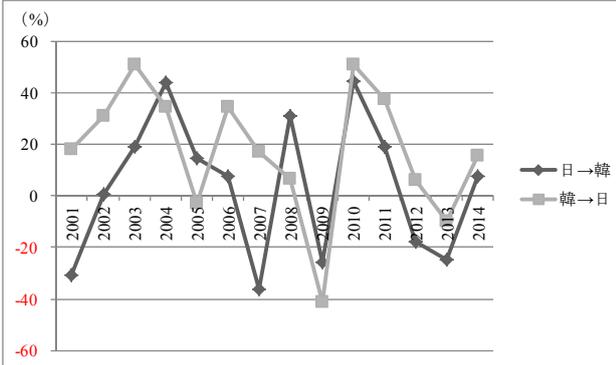
貿易額の推移



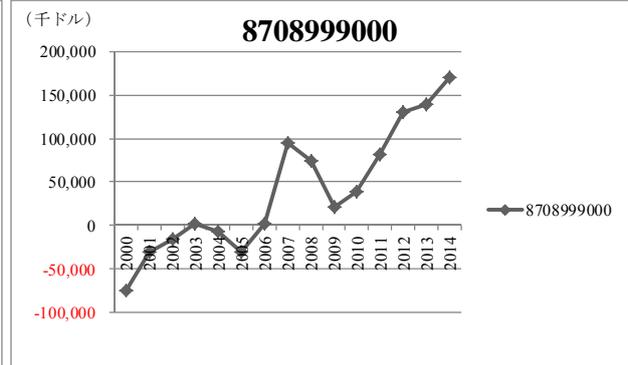
貿易額に占める品目の割合



前年比伸び率

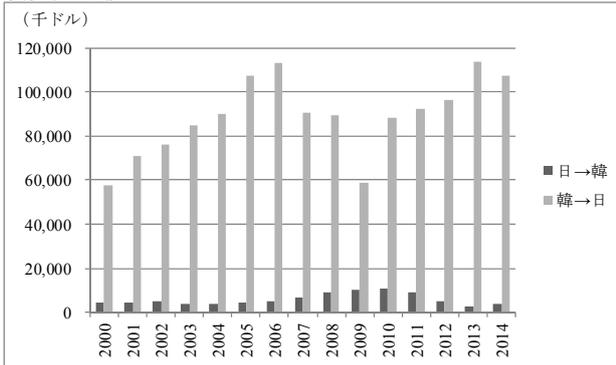


貿易収支

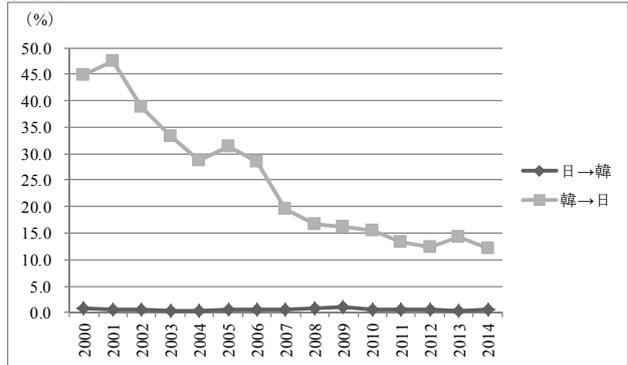


HSコード8708700000(ロードホイールと部分品)

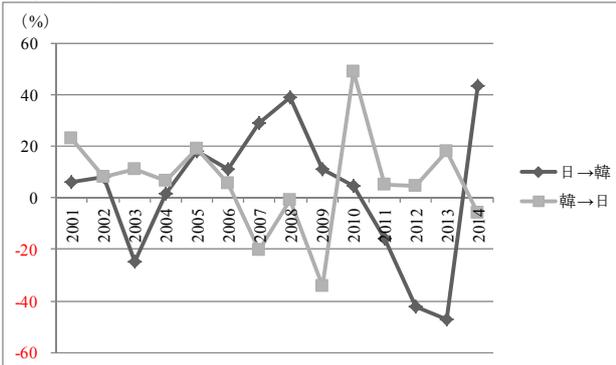
貿易額の推移



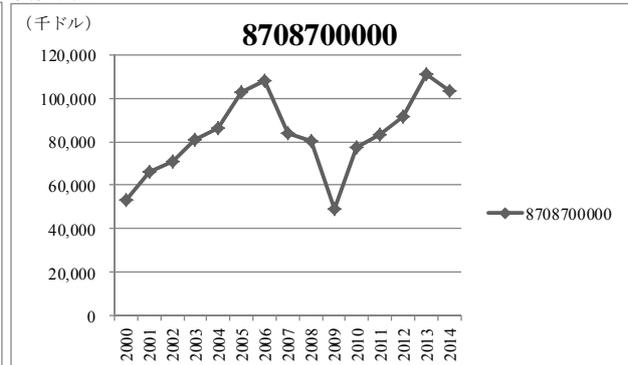
貿易額に占める品目の割合



前年比伸び率



貿易収支



日韓両国の自動車部品貿易収支における上位10品目 (2010年と2014年を比較)

順位	日本の貿易収支				韓国の貿易収支			
	2010		2014		2010		2014	
	HSコード	説明	HSコード	説明	HSコード	説明	HSコード	説明
1	8708400000	ギアボックスと部分品	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
2	8409992000	エンジン部品 (Diesel)	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)	8708700000	ロードホイールと部分品
3	8708940000	ハンドル、運転台と運転ボックス	8511509000	発電機 (Generator)	8708999000	その他シャシー部分品と付属品	8708290000	車体その他部分品 (シートベルトを除く)
4	8413304000	内燃機関ポンプ (Fuel Pump)	8413304000	内燃機関ポンプ (Fuel Pump)	8708930000	クラッチと部分品	8708800000	ショックアブソーバー
5	8708309000	ブレーキその他部分品	8511109000	点火プラグ (Spark Plug)	8512900000	照明用または信号用機器部分品	8708910000	放熱器 (Radiator)
6	8511509000	発電機 (Generator)	8511909000	内燃機関の始動用/点火用電気機器部分品	8708910000	放熱器 (Radiator)	8708210000	シートベルト
7	8708303000	電子制御式ブレーキ装置	8511409000	始動電動機 (Start Motor)	8421311000	空気ろ過器 (Air Filter)	8708920000	消音器と排気管
8	8483109010	電動軸とクラック	8511309000	配電機と点火コイル	8708800000	ショックアブソーバー	8512900000	照明用または信号用機器部分品
9	8511909000	内燃機関の始動用/点火用電気機器部分品	8708303000	電子制御式ブレーキ装置	8708959000	エアバッグ部分品	8708959000	エアバッグ部分品
10	8511109000	点火プラグ (Spark Plug)	8479899091	車両用のその他機械類	8483409041	ローラースクリュー	8708501000	差動装置を備えた駆動車軸と部分品

日韓両国の自動車部品貿易収支の成長度比較 (2010～2014年の収支増加基準)

順位	日本の貿易収支成長度		韓国の貿易収支成長度	
	HSコード	説明	HSコード	説明
1	8708930000	クラッチと部分品	8708400000	ギアボックスと部分品
2	8511109000	点火プラグ (Spark Plug)	8708999000	その他シャシー部分品と付属品
3	8511909000	内燃機関の始動用/点火用電気機器部分品	8708940000	ハンドル、運転台と運転ボックス
4	8421311000	空気ろ過器 (Air Filter)	8708309000	ブレーキその他部分品
5	8483409041	ローラースクリュー	8708210000	シートベルト
6	8511409000	始動電動機 (Start Motor)	8708700000	ロードホイールと部分品
7	8511209000	その他点火用磁石発電機	8708800000	ショックアブソーバー
8	7320201000	自動車用コイルスプリング	8708303000	電子制御式ブレーキ装置
9	8511509000	発電機 (Generator)	8708290000	車体その他部分品 (シートベルトを除く)
10	8483409041	ローラースクリュー	8708920000	消音器と排気管

IV. 考察

- 貿易統計上の自動車部品の定義について
 - 最近の自動車産業の発展によって完全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ではないことが多い。例えば、電装部品・半導体部品・タイヤなどは自動車部品に属されない。特に、韓国の完成車メーカーが日本からの全量輸入に依存している高付加価値な電装部品類が貿易上の取り扱いの問題で自動車部品としてカウントされないことがあった。
 - 最近の自動車産業のパラダイム変化からみて、国際貿易統計上での自動車部品の定義を改める必要がある。
 - よって、最近の日韓部品貿易収支の反転に一喜一憂する必要もなかろう。

29

IV. 考察

- 昨今の「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、東日本大震災以降、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いる。
- 韓国自動車部品産業の目覚ましい発展による韓国部品のグローバル調達が増えてきているが、そのほとんどは付加価値の低い大物部品が多い傾向がある。それらの部品に対して日本部品の価格競争力は低い。
- 今後、中国の自動車産業発達による中国部品の輸入増加も見込まれる中、付加価値の低い汎用部品における日本製部品の競争力は益々落ちてくるであろう。
- よって、コストパフォーマンスが最も重要視される汎用部品などは、韓国や中国からの調達に委ねる決意も必要である。
- 日本の場合、高い技術力を生かした先端部品・高付加価値を創出する部品の開発に励み、対韓国貿易および対中国貿易に対応する必要がある。

30

V. 今後の課題

- 日中韓自動車部品貿易および物流に関するデータ分析
 - UN Comtradeによる貿易統計データベースの整備と推移分析(HSコード6桁)。
 - 韓国K-statによる日中韓部品貿易統計を補足。
- 自動車産業の本場である米国の自動車部品分類に関する調査
- 韓中部品貿易の殆どを占める現代・起亜自動車中国工場への現地調査(※依頼中)

31

参考文献

- UN Comtrade Database。
- 韓国貿易協会貿易統計情報システム「K-stat」。
- JAPIA(日本自動車部品工業会),「輸出入統計」。
- KAICA(韓国自動車産業協同組合),「自動車・部品輸出実績分析資料集」。
- KAMA(韓国自動車産業協会),「2013年基準韓国の自動車産業」。
- FOURIN(2013),「中国自動車部品産業2013」。
- FOURIN(2014),「中国自動車産業2015」。
- 上山邦夫編著(2014),「グローバル競争下の自動車産業～新興国市場における攻防と日本メーカーの戦略」,日韓自動車新聞社。
- 柯隆編著(2015),「日系自動車メーカーの中国戦略」,東洋経済新報社。
- 向山英彦,「グローバル化の進展と日中韓自動車産業①～⑨」,日本総研 Research Focusシリーズ。
- DBJ今月のトピックス(2013.2.19),「自動車産業における韓国部品サプライヤーの変化」,日本政策投資銀行。

ご清聴ありがとうございました