

EV化時代における日本の自動車部品貿易の構造変化 ： 「アジア・北米の二極化」と日韓分業関係の再編

藤川, 昇悟
西南学院大学商学部 : 教授

<https://hdl.handle.net/2324/7409318>

出版情報 : 韓国経済研究. 23, pp.1-22, 2026-03. 九州大学韓国経済研究会
バージョン :
権利関係 :



EV 化時代における日本の自動車部品貿易の構造変化

—「アジア・北米の二極化」と日韓分業関係の再編—

Electrification and Structural Transformation in Japan's Automotive Parts Trade:
Asia-North America Polarization and Japan-Korea Production Networks

藤 川 昇 悟*

FUJIKAWA Shogo

1. 問題の所在

日本と韓国の分業関係は、これまで日本が資本集約的な資材・部品を供給し、韓国が労働集約的な完成品を組み立てる「垂直的な分業関係」によって特徴づけられてきた。この関係は韓国の輸出主導型の経済成長を支える一方で、韓国の対日貿易収支の赤字を生み出す構造でもあった。しかし2010年以降、韓国の製造業の競争力向上に伴い、この「垂直的な分業関係」の変化が指摘されている（奥田，2021；安倍，2025）。

他方、日本の製造業、とりわけ加工組立型の産業においては、一般機械や電気機械が国際競争力を失うなか、自動車産業が国内生産や雇用を支える中核的な役割を担ってきた。自動車産業は、日韓での「垂直的な分業関係」が維持されてきた分野の一つと考えられるが、2020年代に入り電気自動車（Electric Vehicle）の普及、すなわち「EV 化」が進展するなかで、産業技術や部品構成が大きく変化している。こうした変化は、日本と韓国の分業関係にも影響を及ぼし

ている可能性がある。

そこで本稿では、自動車産業を対象に、「EV 化」時代における日本の自動車部品貿易の構造変化を検討し、その文脈のもとで対韓自動車部品貿易を位置づけることで、従来の「垂直的な分業関係」の変化を実証的に明らかにする。

自動車は多種多様な部品から構成されている。自動車産業における分業関係を考察するには、自動車部品の多様性を検討する必要があるが、これに着目した日本の自動車部品貿易の研究は多くない。藤川（2015）は輸出97品目、輸入104品目を抽出し、2000年から2013年における日本の自動車部品貿易の構造変化を分析している。そこでは、アメリカとの貿易の縮小、中国、タイ、インドネシア、ベトナムといったアジアの新興国との貿易の拡大を通じた日本の自動車部品貿易の「アジア・シフト」が指摘されている。しかしながら、この「アジア・シフト」における韓国の位置や役割に関しては検討されていない。

日本の対韓自動車部品貿易に関する代表的な研究として、韓（2015）と小林（2020）が挙げられる。韓（2015）は輸出入で63品目を抽出し、日本と韓国における自動車部品貿易の動向を分析している。そこでは2013年に、韓国の貿易収

* 西南学院大学商学部教授
Professor, Faculty of Commerce, Seinan Gakuin University

支がはじめて黒字化したことが明らかにされ、その原因として、韓国によるトランスミッションの輸入減と、車体部品の輸出増が指摘されている。また小林（2020）は、輸出入で23品目を抽出し、日本・中国・韓国・タイ4カ国間の自動車部品貿易の動向を、貿易特化指数の計算などを通して分析している。その結果、2018年時点で、日本と韓国のあいだでは、「日本が圧倒的な優位にある品目が一部見られるものの、…中略…競合関係にある品目が多い」（p. 67）と指摘している。

これらの先行研究は、2010年代の自動車産業における日韓の「垂直的な分業関係」の縮小を示唆しているが、時代的な制約もあり、1つ問題点を抱えている。先行研究が抽出した自動車部品のなかには、車載蓄電池や駆動モーターなど、EV部品が含まれていない。それゆえ、2020年代に急速に進展したEVの普及が、日本の自動車部品貿易や日韓の分業関係に与える影響を分析できない。

それゆえ本稿では、EV部品を含んだ自動車部品群を抽出したうえで、つぎの2点を検討することになる。第1に、「EV化」時代において日本の自動車部品貿易の構造はどのように変化しているのであろうか。第2に、この構造変化のなかで、対韓自動車部品貿易は、どのような動向を示しているのか、である。

以下では、はじめに日本の自動車部品貿易のおかれている環境を明らかにする。すなわち「EV化」の進展する世界における自動車生産の地理を確認するとともに、日本の自動車メーカーに焦点を当て、そのグローバル生産の状況を明らかにする。第2に、『貿易統計』の統計品目番号から、EV部品を含んだ自動車部品を網羅的に抽出し、それらを再整理することで、分析対象である自動車部品の範囲を確定する。第

3に、2019年から2024年にかけて、地域・国別にみた日本の自動車部品貿易の全体像を分析する。第4に、日本の対韓自動車部品貿易の動向を明らかにする。最後に、これまでの議論をまとめ、残された課題について言及する。

2. EV化時代における世界の自動車産業

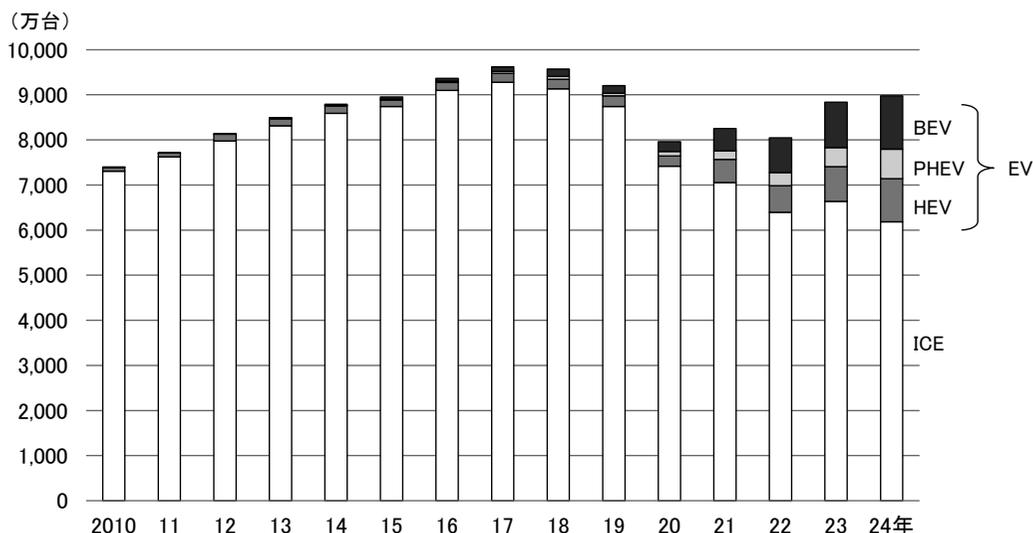
(1) 「EV化」の進展と自動車生産の地理

自動車は大きく、エンジンのみで走行する従来型のICE（Internal Combustion Engine）と駆動モーターを利用して走行するEV（Electric Vehicle）に分けられる。EVはさらに、BEV、PHEV、HEVに分類される。BEV（Battery Electric Vehicle）は、外部充電が可能な車載蓄電池を用い、駆動モーターのみで走行する自動車である。そしてPHEV（Plug-in Hybrid Electric Vehicle）は、外部充電が可能な車載蓄電池を備え、エンジンと駆動モーターを併用する自動車、HEV（Hybrid Electric Vehicle）は、外部充電機能をもたない車載蓄電池を備え、エンジンと駆動モーターを併用する自動車と定義される。

図1は、これら動力源別にみた自動車の販売台数について、2010年から2024年にかけての変化を示している。世界の自動車販売台数は、2010年代を通じて増加を続け、2019年には9,201万台を記録した。その後、COVID-19（新型コロナウイルス感染症）の世界的な流行の影響等により、販売台数は8,000万台を割る水準に落ち込んだ。しかしながら2021年以降は回復基調に転じ、2024年には8,975万台と、COVID-19以前の水準に近づきつつある。さらに動力源別の構成に着目すると、この数年間で、世界の自動車市場に質的な変化が生じていることが確認できる。

2010年代後半まではICEが販売の大部分を占めていた。2019年、EVの販売台数は459万台に

図1 動力源別にみた世界の自動車販売台数の推移



資料) フォーイン『FOURIN 世界自動車統計年刊 2025』、IEA, *Global EV Outlook 2025*

とどまり、全体の5.0%に過ぎなかった。これに対して2024年には、EVの販売台数が大きく増加し、2,789万台、全体の31.1%を占めるに至っている。すなわち、世界の自動車市場では、販売台数の回復と並行して、ICEからEVへの需要構造の転換、いわゆる「EV化」が進展している。しかし、その内訳をみると、純粋に電気のみで走行するBEVの1,182万台(13.2%)に加えて、PHEVとHEVも、それぞれ651万台(7.3%)、956万台(10.7%)と、エンジンを併用するEVのシェアも高くなっている。

それでは、これらの自動車は世界のどこで作られているのであろうか。本稿の分析対象である自動車部品の大部分は、最終的に自動車の組立工場に向かう。自動車部品の最終需要は、自動車の組立工場のある地域・国で発生する。それゆえ、地域・国別にみた自動車生産台数の統計を用いることで、自動車部品需要の地理的な分布を確認できる。しかしながら、ICEについては地域・国別にみた生産台数が入手可能であ

るが、EVについては国際的に比較可能な統計が整備されていない。このため本稿では、EVについては生産台数ではなく、販売台数をみることで、当該地域・国におけるEV部品需要を把握するための代替的な指標とする。

表1は、2024年における地域・国別の自動車生産台数、自動車販売台数、ならびにEV販売台数を示したものである¹⁾。まず地域別にみると、2024年時点の世界の自動車生産台数9,271万台のうち、アジアが5,422万台と、世界の約60%を占めている。これに欧州が約19%、北米が約17%で続いている。そして世界のEV販売台数2,789万台のうち、アジアが1,622万台と、生産台

1) 本稿の地域区分は、基本的に財務省『貿易統計』における地域区分に従っている (<https://www.customs.go.jp/toukei/sankou/dgorder/a1.htm>)。同区分では、アジア、大洋州、北米、中南米、西欧、中東欧・ロシア等、中東、アフリカ、特殊地域の9地域が設定されている。本稿では、西欧と中東欧・ロシア等をあわせて欧州として扱う。またメキシコは中南米に含まれているが、アメリカおよびカナダとの経済的な結びつきを考慮し、北米に含めた。

表1 国別にみた自動車生産台数、自動車販売台数、EV販売台数（2024年）

地域・国	生産台数 自動車	販売台数					EV比率
		自動車	EV	BEV	PHEV	HEV	
アジア	5,422	4,191	1,622	752	498	372	38.7
中国	3,128	2,622	1,290	698	490	102	49.2
日本	823	442	216	7	4	205	48.8
インド	601	527	22	10	0	12	4.2
韓国	413	163	54	15	1	39	33.3
タイ	147	57	13	7	1	5	23.1
インドネシア	120	87	10	5	0	5	12.0
マレーシア	79	82	3	3	0	0	3.8
台湾	28	46	2	0	0	2	5.5
ベトナム	18	49	8	7	0	1	16.0
フィリピン	13	47	0	0	0	0	0.0
北米	1,611	1,973	384	145	40	199	19.5
アメリカ	1,056	1,634	328	123	32	173	20.1
メキシコ	420	152	12	2	1	9	7.8
カナダ	134	188	44	20	7	17	23.5
欧州	1,713	1,891	688	222	100	365	36.4
ドイツ	407	319	132	40	19	73	41.4
スペイン	238	122	48	7	7	34	39.0
チェコ	146	26	5	1	0	3	17.4
フランス	143	216	106	32	15	59	49.4
トルコ	137	127	12	10	1	2	9.7
スロバキア	105	11	2	0	0	2	19.3
ロシア	92	183	na	0	3	na	na
イギリス	90	237	127	40	17	70	53.8
イタリア	59	179	75	7	5	63	41.9
ルーマニア	56	18	6	1	0	5	34.5
ポーランド	56	65	4	2	2	1	6.2
ハンガリー	44	15	7	1	1	6	46.4
その他	524	919	96	63	13	20	10.4
合計	9,271	8,975	2,789	1,182	651	956	31.1

注1) EV比率は、自動車販売台数に占めるEV販売台数の割合である。

注2) 主要国のみを記載しているため、主要国計は地域計や合計と一致しない。

資料) 図1に同じ。

数と同様に世界の約60%を占めている。しかし北米は約14%と相対的に低く、反対に欧州は約25%と高くなっている。自動車販売台数に占めるEV販売台数の割合を示すEV比率をみても、世界平均が31.1%であるのに対し、アジアが38.7%、欧州が36.4%と高い水準にある一方、北

米は19.5%にとどまっている。

つぎに国別のデータを確認しよう。自動車生産台数では、アメリカが1,056万台（11.4%）、日本が823万台（8.9%）、韓国が413万台（4.5%）、ドイツが407万台（4.4%）と、自動車メーカーの本拠地である先進諸国が依然として大きな

シェアを有している。他方で中国、インド、メキシコ、チェコなどの新興国の存在感も高まっている。とくに中国は、2024年時点で3,128万台を生産し、世界の自動車生産台数の33.7%を占める最大の生産国となっている。

国別のEV生産台数の代わりに、EV販売台数の動向をみると、先進諸国と比較して、新興国や途上国の販売台数は少ない。しかしその例外が中国である。2024年、中国のEV販売台数は1,290万台と、世界の46.3%を、さらに中国のBEV販売台数は698万台であり、一国で世界の59.1%のシェアを持っている。また中国は、自動車販売台数に占めるEV販売台数の割合を示すEV比率も49.2%となっている。

世界第2位の自動車生産国であるアメリカの動きをみると、EV販売は低調である。アメリカでは、EV比率が20.1%と、先進諸国では最低の水準にある。2024年のEV販売台数は328万台、世界シェア11.8%であったが、その半分以上をHEVに依存している。

日本はEV比率は48.8%と高い水準にある。2024年、216万台のEVを販売しているが、そのうち205万台がHEVとなっている。韓国も日本と似た状況にある。そのEV比率は33.3%、EV販売台数は54万台、そのうち39万台がHEVとなっている。

以上より、2024年における自動車生産台数をもとに、自動車部品需要の地理的な分布をみると、地域別にはアジアが世界の約60%を占め、北米と欧州がそれぞれ20%を占めている。国別には、アジアでは中国が33.7%と最大であり、日本(8.9%)、インド(6.5%)、韓国(4.5%)が続く。北米ではアメリカ(11.4%)やメキシコ(4.5%)、欧州ではドイツ(4.4%)などが、大きな部品市場を形成している。そしてEV部品需要の地理的な分布については、EV販売台数の

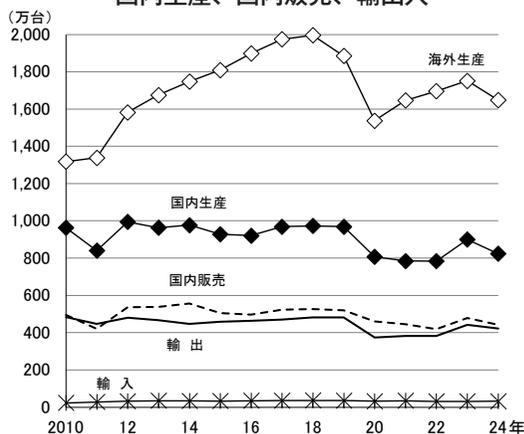
動向から判断すると、自動車部品需要と比べて、アジア（とくに中国）および欧州の比重が相対的に高まる一方で、北米（とくにアメリカ）が相対的に低くなると考えられる。

(2) 日本の自動車メーカーのグローバル生産

自動車のグローバル生産ネットワークにおいては、主として関係的な取引関係または企業間パートナーシップ型の取引関係が採用されている。これらの取引関係を背景として、日本の自動車部品貿易は、日本の自動車メーカーや自動車部品メーカーの海外生産と強い関係がある。つまり、日本の自動車部品貿易は、これらの企業の進出している地域・国とのあいだで活発となる傾向にある（藤川，2015）。それゆえここでは、世界の自動車部品需要の地理的な分布の考察に続いて、2019年から2024年における日本の自動車メーカーによる海外生産の動向を確認する。

図2は、日本の自動車メーカーによる海外生産、国内生産、国内販売、輸出入の推移を示している。この図から、2010年代を通じて、日本の自動車メーカーが生産のグローバル化を進め

図2 日本の自動車メーカーの海外生産、国内生産、国内販売、輸出入



資料) 日本自動車工業会『統計・資料』

表2 地域別・国別にみた日本の自動車メーカーの生産台数

地域・国	2019年		2024年		19-24年
	生産台数	構成比	生産台数	構成比	増減
アジア	2,043	71.6	1,735	70.2	-308
日本	968	33.9	823	33.3	-145
中国	469	16.5	306	12.4	-163
インド	199	7.0	270	10.9	71
タイ	174	6.1	122	4.9	-52
インドネシア	121	4.2	104	4.2	-16
マレーシア	45	1.6	59	2.4	14
台湾	21	0.7	22	0.9	0
フィリピン	9	0.3	12	0.5	3
パキスタン	19	0.6	11	0.4	-8
ベトナム	11	0.4	6	0.3	-4
韓国	7	0.2	0	0.0	-7
北米	560	19.6	561	22.7	2
アメリカ	355	12.5	329	13.3	-26
メキシコ	116	4.1	137	5.5	21
カナダ	88	3.1	95	3.9	7
欧州	176	6.2	134	5.4	-42
イギリス	58	2.0	38	1.5	-20
フランス	35	1.2	37	1.5	2
チェコ	10	0.4	24	1.0	14
トルコ	28	1.0	16	0.6	-12
ハンガリー	14	0.5	13	0.5	-1
スペイン	7	0.2	4	0.2	-3
ロシア	24	0.8	0	0.0	-24
その他	77	2.7	68	2.8	-9
合計	2,853	100.0	2,471	100.0	-382

注) 統計上の不一致のため、国の合計と地域の合計は一致しない。

資料) マークラインズ『MARKLINES 情報プラットフォーム』、日本自動車工業会『統計・資料』

てきたことがわかる。2010年代、国内生産台数が概ね900万台半ばの水準で推移する一方、海外生産台数は、2010年の1,318万台から2019年には1,885万台へと、約550万台も増加した。しかし2020年代に入ると、生産のグローバル化の動きは逆転することになった。2020年、COVID-19の影響により、国内生産と海外生産は大きく減少した。その後、回復基調に転じてはいるものの、2024年時点においても、海外生産台数は1,648万台、国内生産台数は823万台と、いずれも2019年

の水準には及んでいない。

日本の自動車メーカーによるグローバル生産の動向を、地域別・国別に示したものが表2である。2024年、日本の自動車メーカーによる世界全体の生産台数は2,471万台である。これを地域別にみると、アジアが1,735万台(70.2%)、北米が561万台(22.7%)、そして欧州が134万台(5.4%)となっている。国別には、やはり本拠地である日本が823万台(33.3%)と最大の生産拠点となっている。そしてアメリカが329万台

(13.3%)、中国が306万台(12.4%)、そしてインドが270万台(10.9%)と続いている。その他、100万台規模の生産拠点として、タイ、インドネシア、メキシコなどがある。欧州には大きな生産拠点はなく、最大のイギリスやフランスでも40万台弱の規模である。

2019年から2024年にかけて、日本の自動車メーカーは生産台数を世界全体では382万台も減少させた。なかでも、アジアにおける日本と中国の減少が著しい。日本では国内販売台数と輸出台数がともに落ち込み、145万台の減少となった。中国では、日本の自動車メーカーが急激に進んだ「EV化」に対応した生産モデルを投入することができず、163万台の減少となった。なお韓国では、2014年から始まった日産によるルノーサムスン(現ルノーコリア)への委託生産が、2020年に終了したため、7万台の減少となった。2024年時点で韓国に、日本の自動車メーカーの生産拠点は存在しない。

2019年から2024年にかけて、アメリカの生産台数も26万台の減少を記録した。しかし代わりにメキシコやカナダでは増加を記録し、北米(USMCA)では域内における生産拠点の再編が進んでいることがうかがえる。またイギリスのEU離脱やロシアのウクライナ侵攻を背景に、両国から生産から撤退する日本の自動車メーカーが相次ぎ、欧州では42万台の減少となっている。

3. 「EV関連部品」を含めた自動車部品の再整理

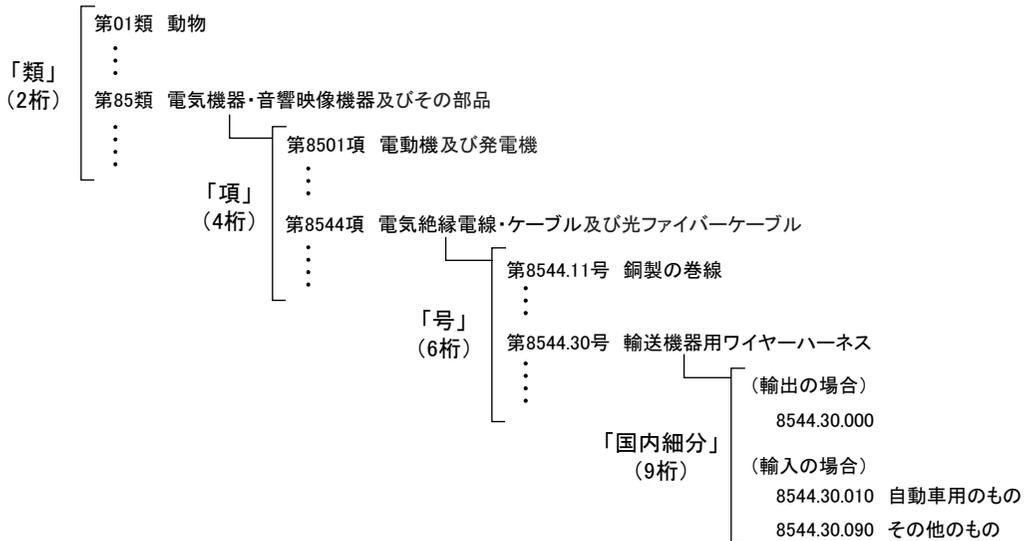
日本の自動車部品貿易の分析に先立って、ここでは分析の対象となる自動車部品を抽出・整理し、その範囲を明らかにする。

財務省の『貿易統計』では、貿易された商品を、国際的に標準化されたHS(Harmonized

System)品目表をベースに作成した『輸出統計品目表』と『実行関税率表』に基づき分類し、その数量や金額を集計している。各商品には、9桁の統計品目番号が付されており、この番号は、上から2桁の「類」、4桁の「項」、6桁の「号」、および9桁の「国内細分」から構成される。6桁の「号」までは、国際的に統一された番号(HSコード)であるが、9桁の「国内細分」は日本独自に設定されたものであり、輸出と輸入で番号が異なる場合がある。以下では、ワイヤーハーネスを事例として説明する(図3)。

ワイヤーハーネスとは、複数の電線を束ね、端子やコネクタを取り付けた配線セットのことである。自動車では、車内の各種装置を接続し、電力供給や信号伝達を担っている。ワイヤーハーネスは労働集約的な作業を必要とするため、豊富で安価な労働力のある地域・国で生産される傾向にある。この自動車部品は、第85類「電気機器・音響映像機器及びその部品」、そのなかの第8544項「電気絶縁電線・ケーブル及び光ファイバーケーブル」、さらにそのなかの第8544.30号「輸送機器用ワイヤーハーネス」に含まれる。しかし『輸出統計品目表』では、日本からの輸出がほとんどないため、これ以上の区別は存在しない。「国内細分」は8544.30.000のみとなっている。対して輸入された商品に関する『実行関税率表』では、8544.30.010「自動車用のもの」と、8544.30.090「その他のもの」に区別されている。このように、自動車用ワイヤーハーネスについては、9桁の「国内細分」まで確認することで、輸入の場合にのみ自動車専用の部品を特定し、その金額や数量を把握することが可能となる。それゆえ本稿では、9桁の「国内細分」レベルにおいて可能な限り多くの自動車部品を抽出し、それらを再整理することで、網羅的な自動車部品のリストを作成した(付表)。

図3 『貿易統計』における自動車用ワイヤーハーネスの位置



注) 商品の名称は正式な表記とは異なり、大幅に簡略化している。
資料) 財務省『輸入統計品目表』、財務省『実行関税率表』

以下では、その具体的な作業手順について述べる。

第1に、日本自動車部品工業会による『輸出入統計』を参考に、9桁の「国内細分」レベルで小分類を設定し、輸出109品目、輸入121品目を抽出した。先行研究とは異なり、新しくEVで用いられる車載蓄電池や駆動モーターなども含めている²⁾。

また輸出と輸入で品目数が異なるのは、商品分類の粒度が両者で一致していないためである。先に述べた自動車用ワイヤーハーネスの例のように、輸出では用途別の区分が設けられていない一方で、輸入では自動車用とその他とに区分されている場合がある。そのため、網羅的な自動車部品リストを作成する観点から、自動車用と明示的に特定されていない品目も対象に含めている。さらに、貿易収支を比較するためには

輸出と輸入で対象範囲を揃える必要があることから、一部に自動車用ではない品目についても、あえて分析対象に含めた。

第2に、データの操作性を高めるため、輸出109品目および輸入121品目からなる小分類を、中分類および大分類へと集約した。中分類は4桁の「項」レベルで設定し、輸出および輸入を48品目に整理した。ただし「項」の内部に性質の異なる自動車部品が含まれており、区別が必要と判断される場合には、それらを異なる品目として扱った。一方で、「項」をまたいで類似した自動車部品が含まれている場合には、それらを同一の品目として統合した。例えば、自動車専用である部品を対象とする第8708項については、懸架装置、ブレーキ、バンパー、エアバッグなど15品目に細分化した。反対に駆動モーターについては、本体が第8501項、部品が第8503項に分かれているため、これを1つの品目として統合した。

2) 分類における技術的な知識に関しては、森本(2017)や川辺(2023)などの解説書に加えて、財務省『関税率表解説・分類例規』を参考にした。

さらに、中分類48品目を部品の機能に基づいて整理し、大分類10品目を設定した。具体的には、EVの駆動に不可欠な「EV関連部品」、自動車の動力を生み出す「エンジン及びその部品」、動力を走行力に変換する「パワートレイン及びその部品」、「タイヤ・ホイール」、走行を制御する「ステアリング及びその部品」、「サスペンション及びその部品」、「ブレーキ及びその部品」、人や外界と自動車のインターフェイスとなる「車体及びその部品」、「車体電装品」、ならびに分類の難しい「その他の部品」から構成されている³⁾。

とくに「EV関連部品」は、新しく追加された分類であるため、詳しく解説しよう。「EV関連部品」には、駆動用電源として用いられる「ニッケル水素蓄電池」および「リチウム・イオン蓄電池」、電力の供給や動作を制御する「電力制御装置」、直流を交流に変換するなどの電力変換を行う「スタティックコンバーター」、ならびに電力を走行力に変換する多相交流電動機である「駆動モーター」が含まれている。ただし、これらの部品はいずれも、関税分類上、自動車用途として特定された区分ではなく、汎用性の高い電気機器として整理されている。そのため、『貿易統計』から純粋な「EV関連部品」を厳密に抽出することには限界がある。とはいえ本稿では、例えば「駆動モーター」について、9桁の「国内細分」レベルにおいて多相交流型かつ出力11キロワット以上のものに限定するなど、EVの走行用の部品として用いられる可能性が

高い範囲に対象を絞って抽出している。

「EV関連部品」は機能的には、ICEにおける「エンジン及びその部品」または「パワートレイン及びその部品」に対応している。統計の分析以外の場面においては、本稿では「EV関連部品」を、簡単のためEV部品という表記する場合もある。これに対応して、「エンジン及びその部品」または「パワートレイン及びその部品」については、もちろんPHEVやHEVなどのEVの構成部品ではあるものの、EV部品との対比から、ICEの中核部品と表記する。

この網羅的な自動車部品リストを用いて2024年の日本の自動車部品貿易額を算出すると、輸出額は9兆8,646億円、輸入額は5兆1,084億円となる。一方、自動車専用部品に該当する第8708項のみに限定した場合、輸出額は3兆9,095億円、輸入額は1兆2,560億円にとどまる。すなわち、第8708項が占める割合は、本稿で把握した自動車部品貿易額全体のうち、輸出額の約40%、輸入額の約25%を占めるにすぎない。

もっとも、自動車部品貿易の全体像を把握することを目的として、網羅的に品目を抽出した結果、本稿のデータには、自動車用と特定されていない品目や、自動車用ではない品目も含まれている。輸出額に占める割合は、自動車用と特定されていない品目が36.3%、自動車用ではない品目が0.5%であり、輸入額においては、それぞれ32.1%、10.8%を占める。そのため、本稿の推計値は、自動車部品貿易額、とりわけ輸入額について、実態よりも大きく算出されている点に留意する必要がある。

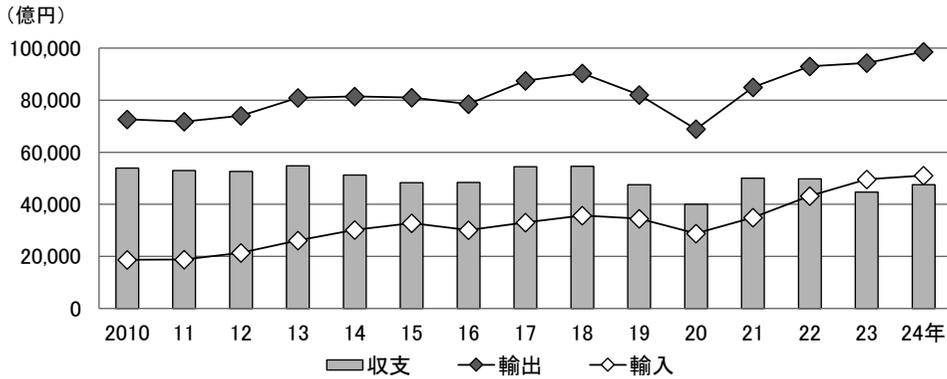
4. 日本の自動車部品貿易における構造変化

(1) 地域別・大分類別にみた貿易分析

ここでは、2024年時点における日本の自動車

3) 大分類10品目は、簡単のため、図表において略号を用いる場合がある。具体的には以下通りである。EV：EV関連部品、ENG：エンジン及びその部品、PT：パワートレイン及びその部品、WHL：タイヤ・ホイール、STR：ステアリング及びその部品、SUS：サスペンション及びその部品、BRK：ブレーキ及びその部品、BDY：車体及びその部品、ELEC：車体電装品、OTH：その他の部品。

図4 日本の自動車部品貿易の推移



資料) 財務省『貿易統計』

部品貿易の構造、すなわち地域・国別および品別にみた特徴を明らかにするとともに、2019年から2024年におけるその構造変化を明らかにする。

2010年から2024年にかけて、日本の自動車部品の輸入額および輸出額は、途中で COVID-19の影響による一時的な落ち込みを経験しつつも、全体としては右肩上がりの成長を続けた(図4)。輸出額は2010年の7兆2,686億円から2019年の8兆2,073億円へと増加し、さらに2024年には10兆円近い水準まで拡大している。輸入額についても、2010年の1兆8,731億円から2019年には3兆4,542億円と、10年間でほぼ2倍に増加し、2024年には5兆1,084億円に達した。この結果、日本の自動車部品貿易における収支は、輸入額の伸びが輸出額の伸びを上回ってきたことを背景として、徐々に縮小傾向にある。その数値を確認すると、2010年の5兆3,955億円から、2019年には4兆7,531億円、そして2024年には4兆7,561億円となっている。

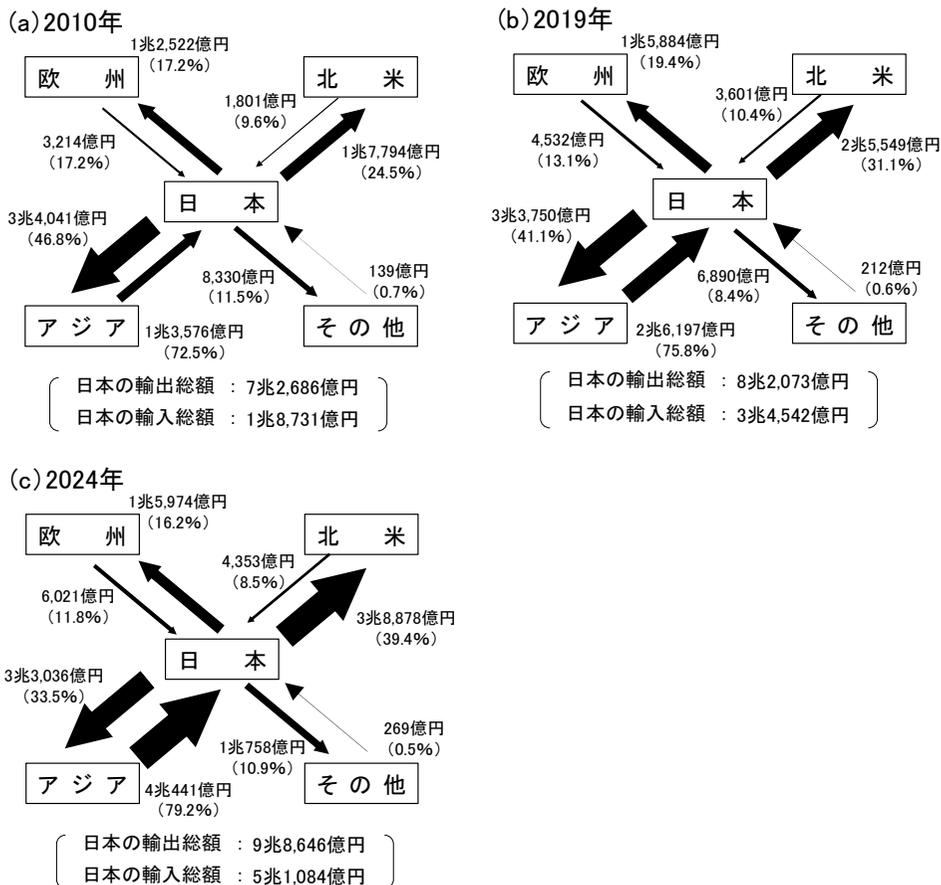
図5は、2010年から2024年における日本の自動車部品貿易の地域構成の変化を示している⁴⁾。

2000年代には、日本の自動車部品貿易は、北米向け輸出を中心とする構造からアジア向け輸出を中心とする構造へと移行する、いわゆる「アジア・シフト」を経験した(藤川, 2015)。2010年、アジア向け輸出は3兆4,041億円と、世界全体の46.8%を占めていた。しかしその後2010年代に入ると、再び北米向け輸出額のシェアが高まった。この傾向は2020年代も継続しており、2024年時点では、北米向けの輸出額は3兆8,878億円、世界全体の39.4%と、アジアを抜き最大となっている。これに加えて、輸入においても、2010年代以降には大きな変化があった。アジアからの輸入の拡大である。アジアからの輸入は、2010年の1兆3,576億円(世界全体の72.5%)から、2024年には、約3倍となる4兆411億円(79.2%)を記録した。その結果、2024年におけるアジアとの貿易収支は、7,405億円の赤字を記録している。

このように2024年時点では、日本の自動車部品貿易の構造は、輸出では北米、輸入ではアジアの存在感が高まるなかで、全体としては「アジア・シフト」から「アジア・北米の二極化」が進んでいると整理できる。

4) 地域区分に関しては、脚注1を参照のこと。

図5 貿易相手地域からみた日本の自動車部品貿易の変化



注) 括弧内は、日本の輸出総額または輸入総額に占める割合である。
資料) 図4に同じ。

今度は、日本の自動車部品貿易における品目構成の変化をみよう。表3は、2024年における自動車部品の大分類10品目別にみた輸出額および輸入額と、2019年から2024年における増減額を示している。2019年から2024年にかけて、輸出については、EVでは「EV関連部品」が7,518億円の増加、ICEでは「エンジン及びその部品」と「パワートレイン及びその部品」がそれぞれ1,691億円、2,262億円の増加と、EV部品とICEの中核部品が増加している。これに対し、輸入では、「EV関連部品」が6,156億円、「車体電装

品」が2,739億円、そして「エンジン及びその部品」が2,530億円の増加を記録した。ICEからEVへの需要構造の転換、いわゆる「EV化」のなかで、輸出と輸入のいずれにおいてもEV部品の増加が顕著であるほか、内燃機関に用いられるエンジンやパワートレインに関するICEの中核部品についても拡大がみられる。

その結果、2024年における品目構成をみると、輸出の中心は依然として「エンジン及びその部品」(22.8%)と「パワートレイン及びその部品」(29.9%)となっている。これらICEの中核部品

表3 日本の自動車部品貿易額と増減（大分類別）

(億円、%)

大分類	輸出			輸入		
	金額	構成比	増減	金額	構成比	増減
EV関連部品	18,132	18.4	7,518	12,560	24.6	6,156
エンジン及びその部品	22,489	22.8	1,691	8,558	16.8	2,530
パワートレイン及びその部品	29,521	29.9	2,262	4,768	9.3	1,149
タイヤ・ホイール	5,104	5.2	1,420	3,902	7.6	1,233
ステアリング及びその部品	1,278	1.3	-14	883	1.7	420
サスペンション及びその部品	2,076	2.1	505	832	1.6	286
ブレーキ及びその部品	2,827	2.9	658	1,215	2.4	428
車体及びその部品	6,471	6.6	385	4,749	9.3	1,240
車体電装品	5,969	6.1	1,319	11,884	23.3	2,739
その他の部品	4,778	4.8	829	1,733	3.4	360
合計	98,646	100.0	16,573	51,084	100.0	16,542

注) 金額と構成比は2024年、増減は2019年から2024年までの変化を示す。
資料) 図4に同じ。

に「EV関連部品」(18.4%)が続いている。反対に輸入については、「EV関連部品」(24.6%)と「車体電装品」(23.3%)といった電動化に関わる部品で、全体の過半を占め、これに「エンジン及びその部品」(9.3%)が続いている。

これら大分類10品目の動きは、地域ごとに異なる可能性があるため、つぎに地域別と品目別のクロス集計を行い、日本の自動車部品貿易の構造変化をより詳細に確認する。世界4地域と大分類10品目のデータをクロスさせると、全部で40項目の数値を把握することができる。表4は、2024年における輸出額および輸入額について、その上位5項目を示したものである。

輸出の上位5項目で、輸出全体の46.8%を占めている。その1位から4位までが、アジア向けまたは北米向けの「エンジン及びその部品」と「パワートレイン及びその部品」となっている。しかし、2019年から2024年にかけての増減をみると、アジア向けは減少しているのに対して、北米向けは増加している。加えて、5位である北米向けの「EV関連部品」の増加も顕著である。一方、輸入では、上位5項目だけで全

体の66.7%を占めている。それらすべてがアジアからの輸入であり、電動化に関わる「EV関連部品」と「車体電装品」が中心となっている。増減をみると、とくにアジアからの「EV関連部品」の輸入の増加が5,173億円と、倍増を記録している。

「EV化」が進むなか、日本の自動車部品貿易は北米とアジアを中心に増加していた。輸出では北米とアジア向けに「エンジン及びその部品」や「パワートレイン及びその部品」などのICEの中核部品が、そして輸入ではアジアから電動化に関わる「EV関連部品」や「車体電装品」を中心に輸入されていた。

(2) 国別・中分類別みた貿易分析

これまで地域別・大分類10品目別の分析を通じて、「EV化」時代における日本の自動車部品貿易の動向を大枠として整理してきた。つぎに、国別そして中分類48品目別のデータを整理することで、より精緻な分析に取り組むことにする。はじめに国別のデータを用い、貿易規模と貿易特化指数の観点から分析を行うことで、日本の

表4 日本の自動車部品貿易額と増減（地域別・大分類別、上位5項目）

(a) 輸出 (億円、%)				
地域	大分類	金額	構成比	増減
アジア	パワートレイン及びその部品	11,328	11.5	-818
北米	パワートレイン及びその部品	10,630	10.8	2,558
北米	エンジン及びその部品	8,100	8.2	1,917
アジア	エンジン及びその部品	8,069	8.2	-1,064
北米	EV 関連部品	8,009	8.1	4,585
—	上位5項目計	46,135	46.8	7,178
—	合計	98,646	100.0	16,573

(b) 輸入 (億円、%)				
地域	大分類	金額	構成比	増減
アジア	車体電装品	11,383	22.3	2,823
アジア	EV 関連部品	10,336	20.2	5,173
アジア	エンジン及びその部品	5,194	10.2	1,881
アジア	車体及びその部品	3,709	7.3	1,083
アジア	タイヤ・ホイール	3,454	6.8	1,189
—	上位5項目計	34,076	66.7	12,149
—	合計	51,084	100.0	16,542

注) 金額と構成比は2024年、増減は2019年から2024年までの変化を示す。
資料) 図4に同じ。

自動車部品貿易における各国の位置づけを明らかにする。つぎにその結果を踏まえ、国別・中分類48品目別の分析に進み、各国との貿易が具体的にどのような部品を中心に行われているのかを検討する。

図6は、2024年における日本の自動車部品貿易について、貿易額上位20か国（世界全体の88.9%）を対象に、横軸に貿易額（輸出額と輸入額の合計）、縦軸に貿易特化指数（Trade Specialization Index: TSI）をとり、各国の位置づけを示したものである。貿易特化指数は、 $(\text{輸出} - \text{輸入}) / (\text{輸出} + \text{輸入})$ により算出され、その値は1.0から-1.0の範囲を取る。

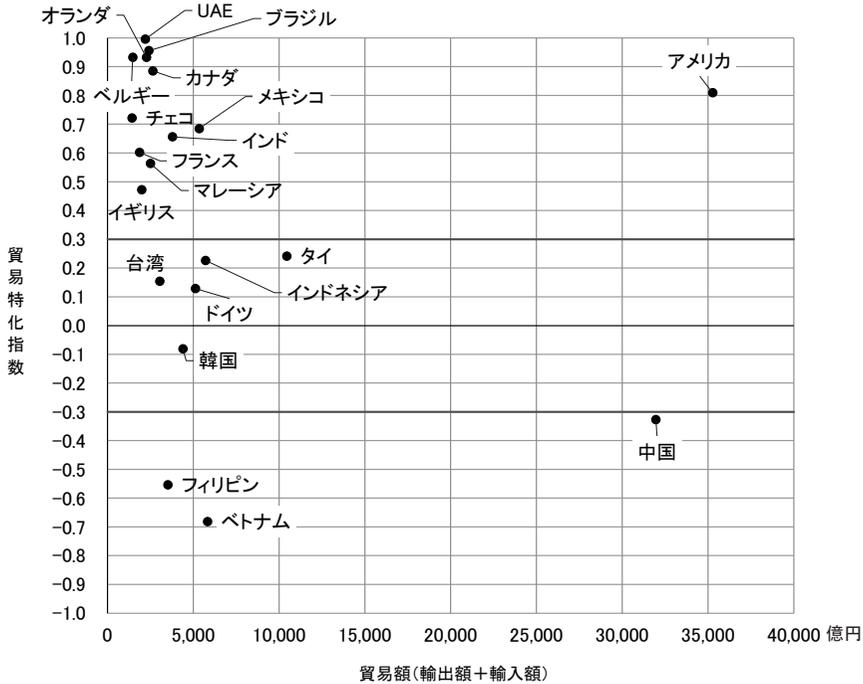
まず貿易額を確認すると、アメリカが3兆5,261億円、中国が3兆1,954億円と、いずれも突出した規模を示している。この2か国で世界全体の44.9%を占めており、日本の自動車部品貿易が、少数の大規模市場に依存していることが

わかる。つづいてタイ、ベトナム、インドネシア、メキシコ、ドイツ、韓国の順となっている。

つぎに貿易特化指数をみると、貿易額上位20か国を、輸出優位型（ $TSI \geq 0.3$ ）、双方向型（ $-0.3 < TSI < 0.3$ ）、輸入優位型（ $TSI \leq -0.3$ ）の3類型に整理することができる。日本の自動車部品貿易が全体として大きな黒字を記録していることを反映し、輸出優位型にはアメリカをはじめ、メキシコ、インド、ブラジル、オランダ、イギリス、UAEなど、多くの国が含まれている。これらの国は、一部例外⁵⁾はあるものの、日本の自動車メーカーの生産拠点となっており、自動車部品の需要地としての性格が強い。

5) オランダ、ベルギー、UAEは、日本自動車メーカーの生産拠点を持っておらず、例外的な存在となっている。オランダ、ベルギー、UAEは主要な通関・物流拠点であり、EUや中東・アフリカ向けの部品（補修部品を含む）が『貿易統計』に計上されている可能性が高い。

図6 国別にみた日本の自動車部品貿易の特化構造（2024年）



注) 貿易特化指数 = (輸出 - 輸入) / (輸出 + 輸入)
 資料) 図4に同じ。

これに対して輸入優位型は、貿易額の規模が突出した中国に加えて、ベトナム、フィリピンの3か国に限られている。これらの国は、日本企業にとって主要な自動車部品の調達先となっている。

最後に輸出と輸入が拮抗している双方向型には、タイ、インドネシア、ドイツ、韓国、台湾が含まれる。これらの国は、日本とのあいだで、一定規模の貿易額を維持しつつ、輸出入のいずれにか偏らない関係を形成している。つまり、自動車部品の需要地としての側面と、調達先としての側面が併存している。このなかでタイ、インドネシア、台湾は日本の自動車メーカーの生産拠点となっている。とくにタイとインドネシアは、年間100万台を超える生産規模を有している。しかしながら韓国やドイツは、日本の自

動車メーカーの生産拠点がなく、現代自動車やVWなど競争相手の本拠地である（表2を参照のこと）。この点で、韓国やドイツは、双方向型のなかでも異なる特徴を持っている。

つぎに、国別および中分類48品目別のクロス集計を用いて、2024年における輸出入額でみた、その組み合わせ上位20件を抽出することで、散布図で示された各国の位置づけの背後にある品目構成を検討する（表5）。

輸出では、アメリカ向けの品目が多い。日本からアメリカには、多種多様な部品が輸出されているが、とくに「リチウム・イオン蓄電池」や「駆動モーター」に加えて、「トランスミッション及びその部品」や「ガソリンエンジン本体部品」など、自動車の走行に係る部品が目立つ。そして2019年から2024年におけるこれらの

表5 日本の自動車部品貿易額と増減（国別・中分類、上位20項目）

(a) 輸出						(億円、%)
国	大分類	中分類	金額	構成比	増減	
アメリカ	PT	トランスミッション及びその部品	4,996	5.1	1,631	
中国	PT	トランスミッション及びその部品	2,726	2.8	-2,006	
アメリカ	ENG	ガソリンエンジン本体部品	2,679	2.7	951	
アメリカ	EV	リチウム・イオン蓄電池	2,233	2.3	1,094	
アメリカ	WHL	タイヤ	1,863	1.9	791	
アメリカ	EV	駆動モーター	1,785	1.8	1,491	
アメリカ	OTH	その他の部品	1,717	1.7	565	
アメリカ	PT	その他の動力伝導装置	1,698	1.7	447	
アメリカ	ENG	エンジン用点火装置	1,615	1.6	414	
タイ	PT	トランスミッション及びその部品	1,546	1.6	194	
アメリカ	ELEC	エアコン及びその部品	1,483	1.5	863	
アメリカ	PT	駆動軸と非駆動軸及びその部品	1,414	1.4	632	
中国	EV	電力制御装置	1,296	1.3	349	
ブラジル	PT	トランスミッション及びその部品	1,290	1.3	673	
中国	PT	その他の動力伝導装置	1,143	1.2	73	
アメリカ	EV	スタティックコンバーター	1,139	1.2	626	
オランダ	PT	トランスミッション及びその部品	1,139	1.2	80	
アメリカ	BDY	その他の車体部品	1,108	1.1	262	
アメリカ	BRK	ブレーキ	1,061	1.1	585	
インド	PT	トランスミッション及びその部品	1,055	1.1	820	
——	上位20項目計		34,985	35.5	10,533	
——	合計		98,646	100.0	16,573	

(b) 輸入						(億円、%)
国	大分類	中分類	金額	構成比	増減	
ベトナム	ELEC	ワイヤーハーネス	3,230	6.3	1,213	
中国	EV	リチウム・イオン蓄電池	3,087	6.0	2,236	
中国	EV	スタティックコンバーター	2,560	5.0	1,238	
フィリピン	ELEC	ワイヤーハーネス	2,019	4.0	733	
中国	WHL	ホイール	1,470	2.9	511	
中国	ELEC	エアコン及びその部品	1,272	2.5	503	
インドネシア	ELEC	ワイヤーハーネス	1,124	2.2	214	
中国	ENG	過給機及びその部品	1,041	2.0	505	
中国	EV	電力制御装置	1,011	2.0	508	
中国	BDY	その他の車体部品	1,000	2.0	396	
中国	ELEC	ワイヤーハーネス	971	1.9	235	
中国	EV	駆動モーター	946	1.9	386	
中国	PT	その他の動力伝導装置	898	1.8	268	
中国	OTH	その他の部品	813	1.6	346	
中国	ELEC	照明・音響・電熱機器	760	1.5	256	
中国	ENG	ガソリンエンジン本体部品	645	1.3	406	
中国	WHL	タイヤ	644	1.3	273	
中国	BRK	ブレーキ	641	1.3	303	
韓国	EV	リチウム・イオン蓄電池	396	0.8	183	
タイ	ELEC	エアコン及びその部品	393	0.8	-132	
——	上位20項目計		24,922	48.8	10,582	
——	合計		51,084	100	16,542	

注1) 金額と構成比は2024年、増減は2019年から2024年までの変化を示す。

注2) 大分類の略号については、脚注3を参照のこと。

資料) 図4に同じ。

部品の増減をみても、大きく増加していることがわかる。中国向けの品目でも、「トランスミッション及びその部品」、「電力制御装置」、「その他の動力伝動装置」など、EV 部品や ICE の中核部品が入っているが、2019年から2024年にかけて、「トランスミッション及びその部品」が大幅な減少を記録している。その他、タイ、ブラジル、オランダ、インド向けの「トランスミッション及びその部品」が上位20項目にランクインされている。

輸入では、中国からの品目が多い。アメリカの輸入同様、中国からは多くの種類の部品が輸入されている。とくにEV用の電源となる「リチウム・イオン蓄電池」、直流を交流に変換する「スタティックコンバーター」（インバーター）は2位、3位と上位であり、その増加も著しい。そして中国以外の品目は、ベトナム、フィリピン、インドネシアからの輸入であるが、すべて大分類では「車体電装品」に分類される「ワイヤーハーネス」である。

これまでの考察をまとめるならば、世界の自動車市場において「EV化」が進むなか、輸出では、日本は、いまだ自動車メーカーの生産拠点のある国に、「トランスミッション及びその部品」や「ガソリンエンジン本体部品」など、ICEの中核部品を中心に輸出している。とくに依存度の高いアメリカには「リチウム・イオン蓄電池」や「駆動モーター」など、「EV関連部品」も輸出しているが、中国への輸出は上位に含まれていない。さらに中国に対しては、「トランスミッション及びその部品」が急激に減少している。

他方、輸入では、日本は、圧倒的に中国との関係が強い。「リチウム・イオン蓄電池」や「スタティックコンバーター」などEV部品の輸入が急増し、上位を占めている。また中国からは、それ以外にも多種多様な部品が輸入されている。

その他、ベトナムをはじめとする ASEAN 諸国からは、いまだ労働集約的な部品である「ワイヤーハーネス」の輸入が中心となっている。

以上のように、「EV化」が進むなかで、日本の自動車部品貿易では、北米のアメリカ向けに従来型のICEの中核部品の輸出が中心として維持される一方、アジアでは中国やASEAN諸国から電動化に関する部品の輸入が拡大している。本稿が指摘する日本の自動車部品貿易の構造変化、すなわち「アジア・シフト」から「アジア・北米の二極化」は、このような動きのなかで進行していると整理できる。

この大局的な動きのなかで、日本と韓国との関係は、必ずしも前面には現れていない。そこでつぎに、対韓国自動車部品貿易に焦点を当て、中分類48品目レベルのデータを用いながら、その具体的な特徴を検討する。

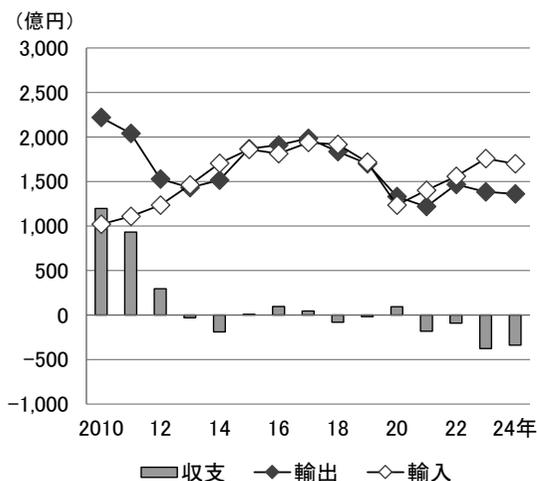
5. 日本の対韓自動車部品貿易の動向

「EV化」前の2010年代前半、トランスミッションの輸出減少、車体部品の輸入増などから、日本の自動車部品貿易における収支は赤字へと転落した（韓, 2015）。それでは「EV化」が進展する今日、日本と韓国の自動車部品貿易は、どのような変化をみせているのであろうか。

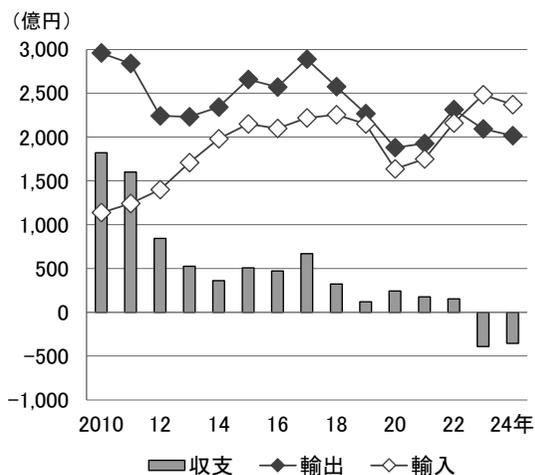
図7は、日本と韓国の自動車部品貿易の推移を示したものである。(a)は「EV関連部品」を除いた大分類9品目、(b)は「EV関連部品」を含む大分類10品目による時系列であり、「EV関連部品」の貿易の有無によって、その収支がどのように異なるのかを確認することを目的としている。まず従来型の部品に限定した(a)の系列をみると、先行研究の指摘同様、2010年代前半から収支の悪化が進み、2013年には赤字へ転じている。その後、日本の収支は赤字と黒字を

図7 日本の対韓自動車部品貿易の推移

(a) 大分類9品目（「EV関連部品」を除く）



(b) 大分類10品目（「EV関連部品」を含む）



資料) 図4に同じ。

繰り返しながら推移していたが、「EV化」の進展した2020年代に入ると、大きく赤字を記録するようになった。このことは、トランスミッションやエンジンなど、ICEの中核部品の日本からの輸出の縮小が継続・拡大している可能性を示している。これに対して、大分類10品目である(b)の系列をみると、「EV関連部品」の追加によって黒字が一定期間維持されるものの、2020年代に入ると、(a)の系列と同じく赤字化している。つまり、自動車産業における電動化が、日本の自動車部品における競争力を回復させるものとはなっていないことを示している。

こうした日韓における自動車部品貿易における変化が、具体的にどのような品目群の動きによって形成されているのかを把握するため、つぎに中分類48品目レベルの構成を検討する。表6は、自動車部品の中分類48品目別にみた輸出額と輸入額の上位20品目について、2024年時点の金額と構成比、ならびに2019年から2024年までの増減額を示したものである。

まず韓国向け輸出の状況を見ると、2024年に

において、EVで使用される電力の形態を制御する「電力制御装置」が383億円(19.0%)と最も大きな比重を占めている。これに、電力変換に関する部品である「スタティックコンバーター」が191億円(9.5%)で続いている。他方、「ろ過器」、「エンジン用点火装置」、「トランスミッション及びその部品」など、ICEの中核部品が上位に含まれている。2019年から2024年にかけての増減をみると、「トランスミッション及びその部品」が354億円の減少と最も大きく、「ガソリンエンジン」も98億円の減少を記録しており、ICEの中核部品の減少が確認される。

韓国からの輸入では、2024年において「リチウム・イオン蓄電池」が396億円(16.7%)と最大の品目となり、これに「電力制御装置」が138億円(5.8%)で続いている。さらに「エンジン用バッテリー」、「その他の動力伝動装置」、「過給機及びその部品」などが一定の規模を占めている。2019年から2024年にかけての増減をみると、「リチウム・イオン蓄電池」が183億円増加しており、「エンジン用バッテリー」や「タイ

表6 日本の対韓自動車部品貿易額と増減（中分類別、上位20品目）

(a) 輸出		(億円、%)		
大分類	中分類	金額	構成比	増減
EV	電力制御装置	383	19.0	68
ENG	ろ過器	193	9.6	45
EV	スタティックコンバーター	191	9.5	-5
PT	その他の動力伝導装置	189	9.4	0
PT	トランスミッション及びその部品	154	7.6	-354
ENG	エンジン用点火装置	134	6.7	41
ENG	過給機及びその部品	113	5.6	23
ENG	ガソリンエンジン本体部品	109	5.4	-8
PT	駆動軸と非駆動軸及びその部品	73	3.6	52
ELEC	エアコン及びその部品	72	3.6	22
WHL	タイヤ	58	2.9	-34
EV	駆動モーター	53	2.6	6
PT	クラッチ及びその部品	36	1.8	16
ENG	ガスケットとメカニカルシール	33	1.7	5
BDY	その他の車体部品	32	1.6	-2
ENG	ディーゼルエンジン	29	1.4	11
EV	リチウム・イオン蓄電池	23	1.1	14
ENG	ガソリンエンジン	21	1.0	-98
ENG	ディーゼルエンジン本体部品	15	0.7	0
ENG	ローラーチェーン	14	0.7	3
—	上位20品目計	1,925	95.5	-195
—	合計	2,015	100.0	-253

(b) 輸入		(億円、%)		
大分類	中分類	金額	構成比	増減
EV	リチウム・イオン蓄電池	396	16.7	183
ENG	エンジン用バッテリー	286	12.1	121
PT	その他の動力伝導装置	234	9.9	20
ENG	過給機及びその部品	159	6.7	5
EV	電力制御装置	138	5.8	32
SUS	懸架装置及びその部品	115	4.9	-1
BDY	その他の車体部品	113	4.7	-37
WHL	タイヤ	95	4.0	59
EV	駆動モーター	93	3.9	5
OTH	その他の部品	91	3.8	-12
ENG	エンジン用点火装置	58	2.4	16
ENG	ろ過器	56	2.4	12
PT	トランスミッション及びその部品	51	2.1	3
ELEC	照明・音響・電熱機器	51	2.1	-120
EV	スタティックコンバーター	44	1.9	21
ENG	ガソリンエンジン本体部品	43	1.8	7
PT	駆動軸と非駆動軸及びその部品	42	1.8	20
ENG	ラジエター及びその部品	40	1.7	23
WHL	ホイール	34	1.4	-27
PT	クラッチ及びその部品	31	1.3	3
—	上位20品目計	2,170	91.6	332
—	合計	2,370	100.0	221

注1) 金額と構成比は2024年、増減は2019年から2024年までの変化を示す。

注2) 大分類の略号については、脚注3を参照のこと。

資料) 図4に同じ。

ヤ」などの増加も確認される。

対韓輸出では「電力制御装置」などのEV部品が一定の比重を占める一方、「トランスミッション及びその部品」や「ガソリンエンジン」といったICEの中核部品の減少が大きく、品目構成に変化がみられる。他方、対韓輸入でも「リチウム・イオン蓄電池」を中心に電動化に関わる部品の増加が確認され、品目構成の変化が進んでいる。こうした動きは、図7で確認された日本の貿易収支における赤字が、エンジン・トランスミッションなどICEの中核部品の減少と、リチウム・イオン蓄電池などEV部品の増加によって生じていることを示している。

この変化は、日韓経済関係における「垂直的な分業関係」の変化という既存研究の指摘を、日本と韓国における自動車部品貿易における品目構成の変化から裏付けるものであり、日韓の分業関係が、新たな段階へ移行しつつあることを示している。

6. おわりに

本稿では、「EV化」が進展する世界において、日本の自動車部品貿易がどのような構造変化を経験しているのか、さらにそのなかで対韓自動車部品貿易がどのような動向を示しているのかを検討した。第1の問いに対しては、日本の自動車部品貿易が、2010年代に経験した「アジア・シフト」から、2020年代には北米向け輸出とアジアからの輸入が同時に拡大した「アジア・北米の二極化」へと移行しつつあることを示した。輸出ではエンジン・トランスミッションなどICEの中核部品がアメリカ向けを中心に維持される一方、輸入では中国やASEAN諸国からEV部品やワイヤーハーネスが増加していた。

第2の問いである対韓自動車部品貿易につい

ては、先行研究と同じく、従来型の自動車部品に限定した場合でも、トランスミッションやエンジン関連部品の輸出縮小が継続し、日本の貿易収支は赤字化していることが確認された。また「EV関連部品」を含めても、2020年代には赤字への転換がみられ、「EV化」の進展は、むしろ韓国の競争力を向上させていることが確認された。さらに品目構成の分析からは、日本からのICEの中核部品の輸出が減少する一方、韓国からのリチウム・イオン蓄電池などEV部品の輸入が拡大しており、日韓の自動車産業における「垂直的な分業関係」が縮小しつつあることが明らかになった。

以上の結果は、自動車産業における「EV化」が、必ずしも日本の自動車部品産業における競争力を向上させておらず、さらなる「EV化」の進展やアメリカによる保護主義の拡大に伴いICEの中核部品の輸出が減少することで、自動車部品産業の国内生産の縮小をもたらす可能性を示している。

ただし本稿は『貿易統計』に基づく分析に限定されており、日本の自動車メーカーや自動車部品メーカーによるグローバルな立地戦略や調達戦略を考慮したものではない。今後は、このようなグローバル生産ネットワークの視点を取り入れることで、日本の自動車部品貿易の構造変化をより具体的に検討する必要がある。

参考文献

- 安倍誠 (2025) : 日韓経済関係60年—援助と垂直分業から競合そして新たな相互協力へ、『現代韓国朝鮮研究』25 : 16-29。
- 奥田聡 (2021) : 変わりつつある日韓経済関係—韓国側から見た貿易分析を中心に、(所収 安倍誠編『日韓経済関係の新たな展開』アジア経済研究所 : 15-34)。
- 川辺健一 (2023) : 『図解まるわかり 電気自動車のしくみ』翔泳社。
- 小林哲也 (2020) : 東アジアにおける自動車部品貿易の

現状、『経済論叢（京都大学）』194（2）：56-74。
藤川昇悟（2015）：日本の自動車部品貿易と企業のグローバル立地、『阪南論集』51（1）：107-125。
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』アジア成長研究所。
森本雅之（2017）：『電気自動車—これからの「クルマ」を支えるしくみと技術』森北出版。

参考資料

- 財務省（2025a）：貿易統計、<https://www.customs.go.jp/toukei/info/index.htm>（2026年2月12日閲覧）。
- 財務省（2025b）：輸出統計品目表、<https://www.customs.go.jp/yusyutu/index.htm>（2026年2月12日閲覧）。
- 財務省（2025c）：実行関税率表、https://www.customs.go.jp/tariff/2025_04_01/index.htm（2026年2月12日閲覧）。
- 財務省（2025d）：関税率表解説・分類例規、<https://www.customs.go.jp/tariff/kaisetu/index.htm>（2026年2月12日閲覧）。
- 日本自動車工業会（2025）：統計・資料、<https://www.jama.or.jp/statistics/>（2026年2月12日閲覧）。
- 日本自動車部品工業会（2025）：輸出入統計、<https://www.japia.or.jp/toukei/trade/>（2026年2月12日閲覧）。
- フォーイン（2025）：『FOURIN世界自動車統計年刊 2025』フォーイン。
- マークライNZ（2025）：MARKLINES情報プラットフォーム、<https://www.marklines.com/ja/>（2026年2月12日閲覧）。
- IEA（2025）, *Global EV Outlook 2025*, <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-product/global-EV-outlook-2025>（2026年2月12日閲覧）。

付表 自動車部品の分類表

品名 (大分類)	品名 (中分類)	4桁	6桁	9桁 (輸出)	9桁 (輸入)	
EV 関連部品	駆動モーター	8501	8501.52	8501.52.200	8501.52.000	
		8503	8501.53 8503.00	8501.53.000 8503.00.000	8501.53.000 8503.00.000	
	スタティックコンバーター	8504		8504.40	8504.40.100	8504.40.010
					8504.40.900	8504.40.090
	ニッケル水素蓄電池	8507	8507.50	8507.50.000	8507.50.000	
	リチウム・イオン蓄電池	8507	8507.60	8507.60.000	8507.60.000	
エンジン及びその部品	電力制御装置	8537	8537.10	8537.10.000	8537.10.000	
	ガソリンエンジン	8407	8407.31	8407.31.000	8407.31.000	
			8407.32	8407.32.000	8407.32.000	
			8407.33	8407.33.100	8407.33.000	
			8407.34	8407.33.200	8407.34.000	
				8407.33.900	8407.34.000	
				8407.34.000	8407.34.000	
	ディーゼルエンジン	8408	8408.20	8408.20.000	8408.20.000	
	ガソリンエンジン本体部品	8409	8409.91	8409.91.100	8409.91.010	
	ディーゼルエンジン本体部品	8409	8409.99	8409.99.100	8409.99.010	
	エンジン用バッテリー	8507		8507.10	8507.10.000	8507.10.010
						8507.10.020
	エンジン用点火装置	8511	8511.10	8511.10	8511.10.000	8511.10.010
				8511.20	8511.20.000	8511.10.090
				8511.30	8511.30.100	8511.20.000
				8511.40	8511.30.900	8511.30.000
				8511.50	8511.40.100	8511.40.000
				8511.80	8511.40.900	8511.50.000
				8511.90	8511.50.000	8511.80.000
					8511.80.100	8511.90.010
					8511.80.900	8511.90.010
					8511.90.100	8511.90.090
	ろ過器	8421	8421.23	8421.23	8421.23.000	8421.23.010
			8421.29	8421.29.000	8421.23.090	
			8421.31	8421.31.000	8421.29.010	
			8421.99	8421.99.000	8421.29.090	
					8421.31.000	
ガスケットとメカニカルシール	8484	8484.10	8484.10	8484.10.000	8484.10.000	
			8484.20	8484.20.000	8484.20.000	
			8484.90	8484.90.000	8484.90.000	
過給機及びその部品	8414	8414.59	8414.59	8414.59.000	8414.59.010	
			8414.90	8414.90.100	8414.59.021	
				8414.90.900	8414.59.029	
					8414.90.010	
排気装置及びその部品	8708	8708.92	8708.92.000	8708.92.000		
ラジエーター及びその部品	8708	8708.91	8708.91.000	8708.91.000		
ローラーチェーン	7315		7315.11	7315.11.100	7315.11.000	
				7315.11.200		
				7315.11.900		
パワートレイン及びその部品	クラッチ及びその部品	8708	8708.93	8708.93.000	8708.93.000	
	トランスミッション及びその部品	8708	8708.40	8708.40.000	8708.40.000	
	駆動軸と非駆動軸及びその部品	8708	8708.50	8708.50.000	8708.50.000	
	その他の動力伝導装置	8483	8483.10	8483.10	8483.10.000	8483.10.010
				8483.20	8483.20.000	8483.10.021
				8483.30	8483.30.100	8483.10.029
				8483.40	8483.30.200	8483.20.000
				8483.50	8483.40.100	8483.30.010
				8483.60	8483.40.200	8483.30.090
				8483.90	8483.40.300	8483.40.010
					8483.40.900	8483.40.090
					8483.50.000	8483.50.010
				8483.60.000	8483.50.090	
		8483.90.100	8483.60.000			

品名 (大分類)	品名 (中分類)	4桁	6桁	9桁 (輸出)	9桁 (輸入)
				8483.90.200 8483.90.300 8483.90.400 8483.90.900	8483.90.010 8483.90.031 8483.90.039
タイヤ・ホイール	タイヤ	4011	4011.10 4011.20 4011.40	4011.10.000 4011.20.000 4011.40.000	4011.10.010 4011.10.090 4011.20.000 4011.40.010 4011.40.090
	チューブ	4013	4013.10	4013.10.000	4013.10.000
	ホイール	8708	8708.70	8708.70.000	8708.70.010 8708.70.090
ステアリング及びその部品	ステアリング及びその部品	8708	8708.94	8708.94.000	8708.94.000
サスペンション及びその部品	懸架装置	8708	8708.80	8708.80.000	8708.80.000
	鉄鋼製シャシばねと板ばね	7320	7320.10 7320.20 7320.90	7320.10.100 7320.20.000 8320.90.000	7320.10.010 7320.20.010 7320.20.090 7320.90.010 7320.90.090
ブレーキ及びその部品	ブレーキ	8708	8708.30	8708.30.000	8708.30.010 8708.30.090
	ブレーキの摩擦材	6813	6813.20 6813.81 6813.89	6813.20.000 6813.81.000 6813.89.000	6813.20.100 6813.20.900 6813.81.100 6813.81.900 6813.89.100 6813.89.900
車体及びその部品	車体 (原動機あり)	8706	8706.00	8706.00.100 8706.00.200 8706.00.900	8706.00.000
	車体 (原動機なし)	8707	8707.10 8707.90	8707.10.000 8707.90.000	8707.10.000 8707.90.000
	ガラス	7007	7007.11 7007.21	7007.11.000 7007.21.000	7007.11.010 7007.21.010 7007.21.090
		8708	8708.22	8708.22.000	8708.22.000
	バンパー	8708	8708.10	8708.10.000	8708.10.000
	金属製ブラケット	8302	8302.30	8302.30.000	8302.30.000
	金属製キーセット	8301	8301.20	8301.20.000	8301.20.000
	シート	9401	9401.20	9401.20.000	9401.20.000
	シートベルト	8708	8708.21	8708.21.000	8708.21.000
	エアバック及びその部品	8708	8708.95	8708.95.000	8708.95.000
	バックミラー	7009	7009.10	7009.10.000	7009.10.000
	その他の車体部品	8708	8708.29	8708.29.000	8708.29.000
車体電装品	ワイヤーハーネス	8544	8544.30	8544.30.000	8544.30.010 8544.30.090
	照明・音響・電熱機器	8512	8512.20 8512.30 8512.40 8512.90	8512.20.000 8512.30.000 8512.40.000 8512.90.000	8512.20.000 8512.30.000 8512.40.000 8512.90.000
	電球	8539	8539.10 8539.21 8539.29 8539.51	8539.10.000 8539.21.000 8539.29.100 8539.51.000	8539.10.000 8539.21.000 8539.29.090 8539.51.000
	エアコン及びその部品	8414 8415	8414.30 8415.20 8415.90	8414.30.100 8415.20.000 8415.90.000	8414.30.010 8415.20.000 8415.90.010 8415.90.090
	ラジオとカーステレオ	8527	8527.21 8527.29	8527.21.000 8527.29.000	8527.21.000 8527.29.000
	時計	9104	9104.00	9104.00.000	9104.00.000
その他の部品	その他の部品	8708	8708.99	8708.99.900	8708.99.010 8708.99.090
	逆止弁	8481	8481.30	8481.30.000	8481.30.000

資料) 財務省『輸出統計品目表』、財務省『実行関税率表』