

韓日自動車部品産業の物流システム連携方案

- 東南圏と北九州圏を中心として -

李美永*
leemyo@dongseo.ac.kr

<目次>

- | | |
|------------------------|--------------------------------|
| 1. はじめに | 5. 韓日自動車部品のロジスティクス・ネットワークの構築方案 |
| 2. 先行研究の考察 | 6. おわりに |
| 3. 東南圏の自動車産業と部品物流連携可能性 | |
| 4. 九州の自動車産業と部品貿易現状 | |

主題語: 自動車産業(Automotive industry)、生産拠点(Production base)、自動車部品(Auto parts)、ロジスティクス・システム(Logistics System)、部品メーカー(Parts Manufacturer)、ローコストオペレーション(Low-cost operations)

1. はじめに

韓日の自動車産業は、2000年代に入って、急速な発展をみせた。九州の自動車生産台数は年間100万台を超えたが、韓国の東南圏の自動車生産能力はすでに200万台を超えている。蔚山、釜山、昌原等東南圏を中心に大規模な生産台数に達している自動車生産拠点は多い。しかも、韓国の主要な自動車生産拠点は沿海部に立地し、九州とは地理的に近い距離にある。

他方、韓国の東南圏と九州の自動車産業には、新興の自動車産業拠点であるがゆえの脆さもある。自動車部品産業の集積の薄さである。九州には部品メーカーが多数進出しているが、部品産業の集積はまだ不十分であり、九州は日本の国内他地域からの部品供給に依存している。韓国の自動車生産拠点多、海外自動車メーカーが進出しても、重要部品などは海外に依存している。韓国の東南圏においては、自動車部品企業の多くが中小零細企業のため、経営基盤の弱さが問題とされている。

そこで、本稿では、韓国東南部地域と北部九州地域に立地する自動車産業の現状やデータ分析

* 東西大学校 国際学部 国際物流専攻

を踏まえた上で、韓国の東南圏と日本の九州の自動車産業でどのような分野で連携の可能性があるか、韓国の釜山港と日本の北部九州港湾に与えるインプリケーションを整理したものである。

2. 先行研究の考察

日本の北部九州地域を対象にした自動車部品物流に関しては、韓国の国内研究は乏しくて、日本の久米・根本、高木の研究がある。

久米・根本は、北部九州に立地する2社の組立メーカーへの聞き取り調査により主に日本の国内における自動車部品物流について言及している。また、近年、ASEANをはじめ東南アジア諸国からの輸入の増加を指摘し、バイヤーズ・コンソリデーション・システムの提案を行っている。

高木は、九州と韓国・中国間の完成車や自動車部品の動きについて、既存データや聞き取り調査をもとに整理している。今後の方向性として、九州と韓国・中国の産業連携が深まるとみられるのは、地の利を活かした九州から韓国・中国への完成車の輸出拠点、韓国・中国から九州への自動車部品の輸入など、限定的な分野に絞られると指摘している。

このように、先行研究では、主に日本の自動車メーカーの視点から論じられているが、韓国の東南圏と日本の九州地域間の自動車部品物流連携の視点から論じられた見方はなされていない。本研究では、両地域の自動車部品物流連携と港湾機能のあり方といった視点からロジスティクス・ネットワークを論じることとする。

3. 東南圏の自動車産業と部品物流連携可能性

3.1 韓国東南部地域における自動車産業

3.1.1 自動車産業の形成¹⁾

韓国自動車産業の歴史は、朝鮮戦争後の1950年代に始まる。後に大字に引き継がれる新

1) 小林英夫(2010)『アジア自動車市場の変化と日本企業の課題』社会評論社, pp.137-143
小林英夫・大野陽男共著(2005)『グローバル変革に向けた日本の自動車部品産業』工業調査会, pp.157-162より抜粋

進工業とハドンハン自動車製作所がスタートしたのは、1955年であった。1962年に登場した朴正熙政権は重工業をスローガンに積極的な自動車産業育成に乗り出していった。これを受け、現代自動車が1967年、大宇自動車が1983年、双龍自動車が1988年に設立された。1998年、双龍が大宇に吸収されている。一方で2000年、三星が自動車部門に進出し、現代、起亜、大宇、三星4社が競争する状況を迎えた。

韓国の自動車産業の産業集積状況は<表1>に示した通りである。大きく見れば、蔚山を中心とした現代自動車(153万台)と隣接する釜山を中心としたルノーサムソン(30万台)、昌原のGM大宇(21万台)を合わせた韓国東南部の生産地帯と京畿道、華城、所下里、瑞山の起亜(144万台)、平沢、昌原の双龍(16万台)、牙山の現代(30万台)が操業するソウル京畿道地区、そして群山のGM大宇(26万台)、全州の現代(12.5万台)を擁する西南生産地区とに分けることができる。今回、研究対象としている韓国東南部地域には204万台の生産能力があり、韓国全体の42.3%を占めている。

<表1>韓国完成車メーカーの分布現況

メーカー名	工場所在地	生産能力(万台)	備考
現代	蔚山広域市	153	蔚山産業団地
	忠南牙山市	30	
	全北完州郡	125	全州3産業団地
起亜	京畿道華城市	55	
	光州広域市	35	
	所下理	35	
	瑞山	19	
GM大宇	全北群山市	26	群山工業団地
	慶南昌原市	21	昌原産業団地
	富平	44	
双龍	京畿道平沢市	16	
ルノーサムソン	釜山広域市	30	シンホ産業団地
合計		4,819	

(出所) 韓国自動車工業協同組合(KAICA)『2014自動車産業便覧』現代自動車は、2013年8月10日、筆者ヒアリング結果。

次に韓国部品産業の現状をみってみる。まず、韓国の自動車部品企業数は家族経営の零細企業も含めればおおよそ9,000社程度にのぼる。そのうちTier1企業が900社前後である。そ

ここに部品を納めるTier2企業が約3,000社、そしてその下部にあって部品生産を底辺で支える企業が約5,000社程度だといわれている。

『2014自動車産業』によれば、2013年時点のTier1企業総数は898社であるが、そのうち大企業は229社で全体の15.5%に過ぎず、残りの669社、全体の74.5%は中小企業である。日本同様、韓国の自動車部品企業も主に中小企業をもって構成されているが、日本との相違点は、これら中小企業は設計開発能力に乏しく、彼らの多くは与えられた図面通りに製品を作る「貸与図」方式で生産しているということである。地域別にみると、ソウル、京畿道地域を含むソウル、仁川、京畿道が合計295社、32.8%を占め、韓国東南部の釜山、蔚山、慶南3地区の部品企業が272社、30.3%で、両地域を合計すると567社、63.1%と半数以上を占めるのである。現代・起亜の生産拠点と重なる地域に部品企業は集積していることがわかる。

3.1.2 生産台数等の推移²⁾

韓国自動車産業は、アジア通貨危機により1998年の国内生産台数が195万台と前年比で30.6%も激減したが、その後はウォン安を利用した輸出の振興で急速に回復し、2002年以降内需の減少とは対照的に輸出を伸ばしながら、2007年には総生産台数は409万台に達した。また、2013年の生産実績は452万1千台(前年比2.9%減)であり、年初生産計画480万台の94.2%であった。2011年と2013年の生産実績を比較すると、現代自動車のようにわずかに1.6%減にとどまった企業もあれば、逆に53.1%減を記録した双龍自動車のような企業もある。韓国では、「勝ち組」と「負け組」の格差が生じている。

3.2 九州から韓国への完成車輸出

韓国の自動車産業の発展過程をみると、第1次経済開発5カ年計画(1962-66年)ではノックダウン生産の段階であり、完成車の輸入は禁止されていた。これが解禁されたのは、第6次経済開発5カ年計画(1987-91年)の最中、1988年のことであった。³⁾一方で、「輸入先多角化制度」と呼ばれる事実上の対日輸入禁止品目において自動車が指定されていたために、日本車の販売は1998年7月に至るまで禁止されていた。

従って、「韓日自動車コリドー構想」が検討された1990年代後半は、まだ韓国の自動車市場が自由化されておらず、韓日の完成車貿易はとるに足らない規模であった。

2) 韓国自動車産業協同組合編(2014)『2014自動車産業便覧』KAICA、pp.13-25より抜粋。

3) 韓国自動車工業協同組合編(2011)『2011自動車産業便覧』KAICA、参考に整理した。

しかし、1999年から韓国の自動車市場が自由化されることによって、日本車の韓国への輸出が急増することになった。韓国の自動車市場は、国産車のシェアが圧倒的に高く、日本の自動車メーカーが参入するのは容易ではない。しかし、富裕層の高級車需要が拡大し、高級車を中心とした輸入車市場は急拡大した。

このような状況を反映して、九州から韓国への完成車輸出も急増している。九州(下関を含む)から韓国への乗用車の輸出台数は2001年の1,007台から2010年の12,097台へと急拡大した。日本の韓国への輸出台数に占めるシェアをみても、2003年から大幅に増加し、2013年の全国シェアは46.8%である。

3.3 韓国と九州の自動車部品貿易

2000年以降、日産自動車の建て直しが成功し、ルノー・サムソン自動車釜山工場も操業を開始し、韓日の間で自動車産業の連携が進展することによって、「韓日自動車コリドー構想」が考えていた自動車部品貿易が増大している。

<図1>は、韓国と九州の自動車部品貿易の推移をみたものである。九州から韓国への自動車部品輸出は、2005年まで急拡大し、その後韓国自動車産業の伸び悩みを反映して輸出額も落ち込むが、2009年からは再び増加しはじめ、2011年には62.6億円まで回復している。

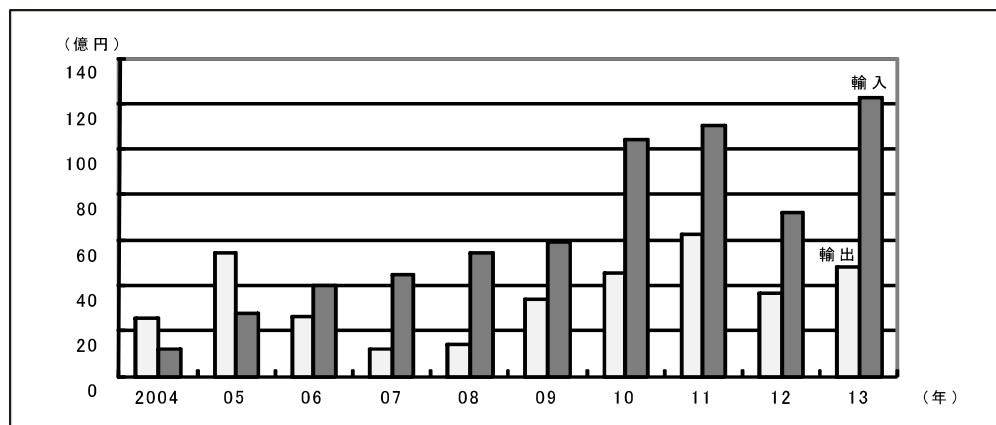
ただし、日本の韓国への自動車部品輸出額は2013年時点で約1,215億円であるので、九州の日本全国比は5.7%にすぎず、九州が韓国への自動車部品輸出に果たす役割は小さい。

一方、九州の韓国からの自動車部品の輸入は安定的に増加している。2006年以降、輸入額は輸出額を上回り、2013年に120億円規模にまで増加した。日本の韓国からの自動車部品輸入額は、2013年時点で約448億円なので日本全国比も26.7%になる。

このように韓国からの自動車部品の輸入が増加した理由としては、韓国の自動車部品企業の技術水準が向上したことがあげられる。韓国東南圏の自動車部品メーカーは、零細企業が多く、部品企業の経営力が脆弱だといわれてきた。しかし、「通貨危機以降、自動車メーカーだけでなく、部品メーカーの退出・合併が進められたこと、そして外資の参入が進んだことから、徐々に韓国の部品メーカーの規模は拡大し、競争力も向上しつつある」という評価へと変わってきている。4)

4) 釜山自動車部品工業協同組合へのヒアリングでは、会員企業160社のうち約3割は1次部品メーカーである。そのうち、1977年8月設立の「ソンハイテック(株) (梁山市)は現代自動車・起亜自動車の1次部品

したがって、今後、日本九州の韓国東南圏からの自動車部品の輸入は、中国からの部品輸入の影響を受けながらも、韓国独自の競争力をもつ分野で着実に増加していくものとする。



(注) 九州は九州7県内の税関と下関税関の合計。自動車部品はHS8708とした。

(出所)財務省『税関統計』より作成。

<図1> 韓国と九州における自動車部品貿易額の推移

4. 九州の自動車産業の部品貿易現状

4.1 九州の自動車産業集積

九州の自動車産業の集積を牽引し支えてきたのは、日産自動車九州、トヨタ自動車九州、ダイハツ九州からなる3つの自動車工場である。特に2003年以降は、トヨタ自動車九州の増産、ダイハツ九州の立地、トヨタ自動車九州やダイハツ九州のエンジン工場の立地などにより、九州は第3の拠点となった。

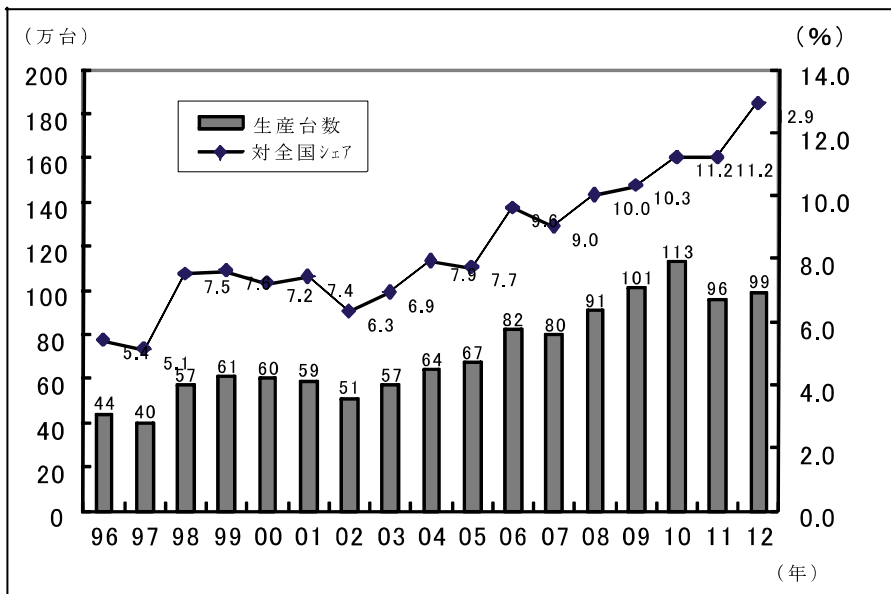
この結果、九州の自動車生産台数は、2003年以降、急速に増加した。1990年代後半は50-60万台規模で推移していたが、2003年以降は右肩上がり増加し、2009年に生産台数は

メーカーである。当初は自動車メーカーからの「貸与図」方式で部品を生産していたが、R&Dセンターを設立してからは現代自動車と部品の共同開発を行っている。1998年より、海外市場にも出ていくなど、高い技術力が評価されている。(2013年8月11日、8月12日ヒアリング実施)

100万台を突破し、2011年に急激に減少したが、2012年から回復する<図2>。

また、自動車部品メーカーの九州進出や増設も相次ぎ、自動車部品産業の立地集積も高まった。2010年11月時点での九州における自動車部品工場数は、進出企業が477件、地場企業が477件で合計954件を数える⁵⁾。

このように多くの自動車部品メーカーが立地しており、九州での部品調達率は60%に達してはいるが、2014年現在、九州は域内で調達できない部品や技術があるため、裾野の狭い不完全なピラミッド型にならざるをえないのが現状である。



(出所)北部九州自動車150万台先進生産拠点推進会議ホームページより作成。

<図2>九州の自動車生産台数の推移

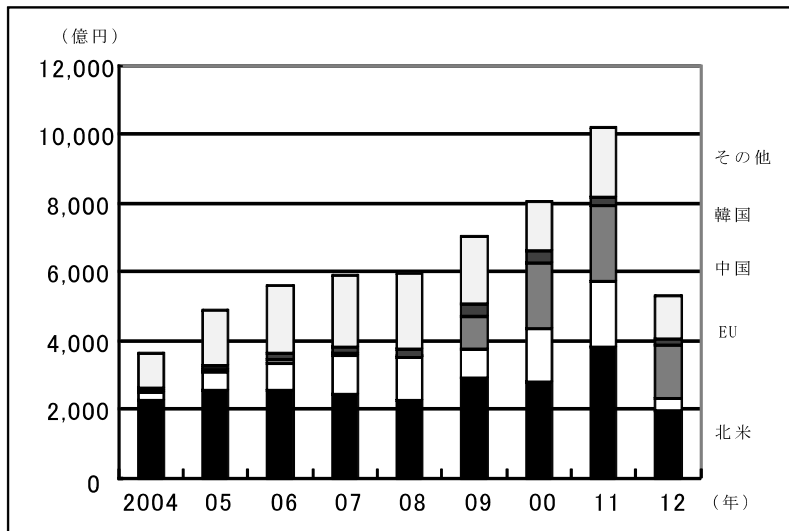
4.2 九州の自動車輸出

九州の自動車(完成車)輸出は、自動車産業の生産能力の拡大とともに、北米や欧州を中心に急速に増加してきた。<図3>によると、九州全体の自動車輸出額は2004年から2011年にかけて約2.8倍に増加したが、2012年は欧米の景気低迷によって半減している。国・地域

5) 財団法人九州経済調査協会(2012)『データ九州 九州・山口の自動車関連部品工場一覧2012』Vol.66参照

別にみると、北米とEU向けが過半を占めるが、2009年から急速に輸出を増やしているのは、中国である。この理由としては、博多港がトヨタ自動車の高級車の中国向け輸出拠点となっていることがあげられる。つまり、九州で生産されている自動車ばかりではなく、日本国内の他地域で生産されている自動車もいったん九州に運ばれて輸出されているため、九州が完成自動車輸出の物流拠点となっている。韓国向けは少ないものの、下関港や博多港から輸出されている。

2014年現在のところ九州の自動車輸出において、韓国や中国向けの比率が高いとはいえないが、今後、韓国市場や中国市場が順調に伸び、日本の高級車への需要が拡大すれば、九州においても伸びる余地があると考えられる。しかし、関釜フェリーで輸送していたトヨタ自動車の韓国向け完成車輸送が2015年より名古屋港に移るなど、不確定要素も多い。一方、九州への自動車輸入の実績はほとんどない。



(出所)九州経済産業局『九州アジア国際化レポート』各年版より作成。

<図3>九州の国・地域別自動車輸出額の推移

4.3 九州の自動車部品貿易現状

自動車部品の貿易は、完成車輸出と較べると、貿易額は小さい。なぜなら、自動車メーカーが現地生産、現地販売の方針をとり、現地工場の周辺から部品を調達することを優先

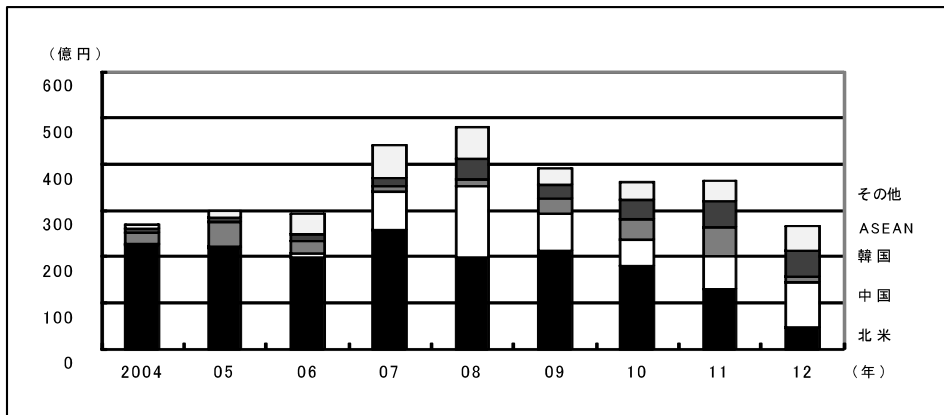
すれば、自動車部品メーカーも現地で生産せざるをえないからである。

一方、国内自動車メーカーや部品メーカーによる海外からの部品調達も限られていた。自動車メーカーは、Q(品質)、C(コスト)、D(納期)を重視するが、輸入部品は、QCDのいずれにおいても不利だったからである。

しかし、近年、中国をはじめ世界各地で日本の自動車メーカーが自動車工場を立ち上げるのに伴い、現地での部品供給が追いつかず、日本からの部品輸出が増えている。また、海外の自動車部品生産が本格化するにつれ、品質も向上し、部品輸入も増えている。特に、日産自動車九州が検討している「韓国LCC(Leading Competitive Country)」のようにコスト削減を狙った近隣諸国からの輸入が増える可能性が高い。

九州の部品輸出をみると、2000年代初頭まで北米輸出が大半を占めていたが、2008年から北米輸出のウェイトは低下し、かわりに中国への輸出が2007年から増加、2008年には32.3%に達した<図4>。中国における日系自動車メーカーの新工場稼働に伴い、部品需要が急増したためである。ただし、九州からの部品輸出は2008年をピークに減少している。

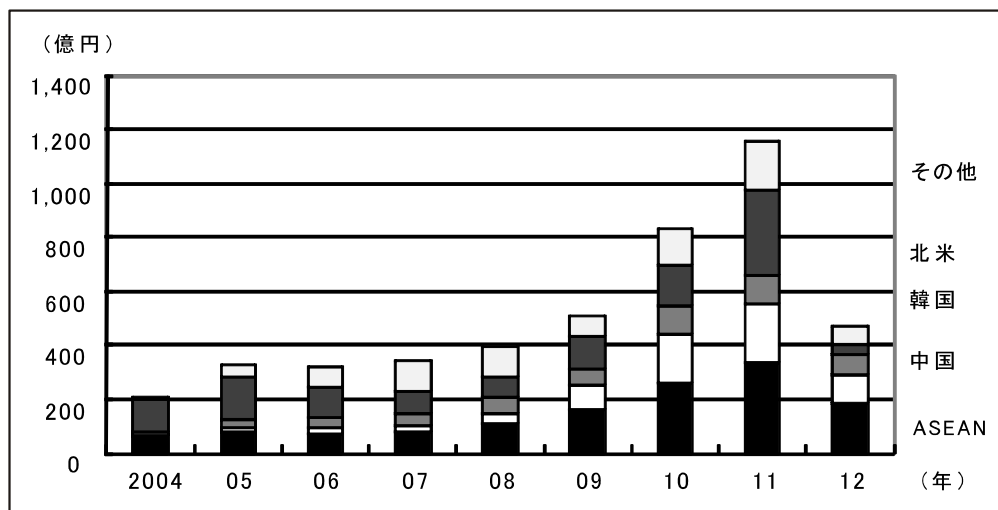
一方、九州の部品輸入をみると2012年は大幅に減少しているものの、2004年から2011年まではASEAN、中国、韓国をはじめとするアジアからの輸入が着実に増加している<図5>。ASEANからの輸入比率は2009年で30%を超え、中国からの輸入は2009年から急増し、2010年には20%を上回った。韓国は、2006年から10%台を維持している。一方、2011年での北米からの輸入は、ASEANに次ぐが、輸入比率は低下傾向にある。



(注)九州は九州7県内の税関と下関税関の合計

(出所)九州経済産業局『九州アジア国際化レポート』各年版より作成。

<図4> 九州の国・地域別自動車部品貿易額の推移(輸出)



(注)九州は九州7県内の税関と下関税関の合計

(出所)九州経済産業局『九州アジア国際化レポート』各年版より作成。

<図5> 九州の国・地域別自動車部品貿易額の推移(輸入)

5. 韓日自動車部品のロジスティクス・ネットワークの構築方案

本章では、韓日を視野に入れたなかで、東アジアにおけるロジスティクス・ネットワークの構築について考察する。

2010~2013年度の調査研究より、自動車物流についてみると、現時点では「日本の九州から韓国への完成車の輸出拠点」、「韓国から日本の九州へ自動車部品の輸入拠点」として北部九州港湾が機能していることがわかった。そこで、自動車部品物流についてロジスティクス概念図を書くと<図6>のようになる。自動車部品の輸入に関しては近年の円高の影響もあり、日産自動車九州では「韓国・中国からの部品調達を拡大する」と報じられている。

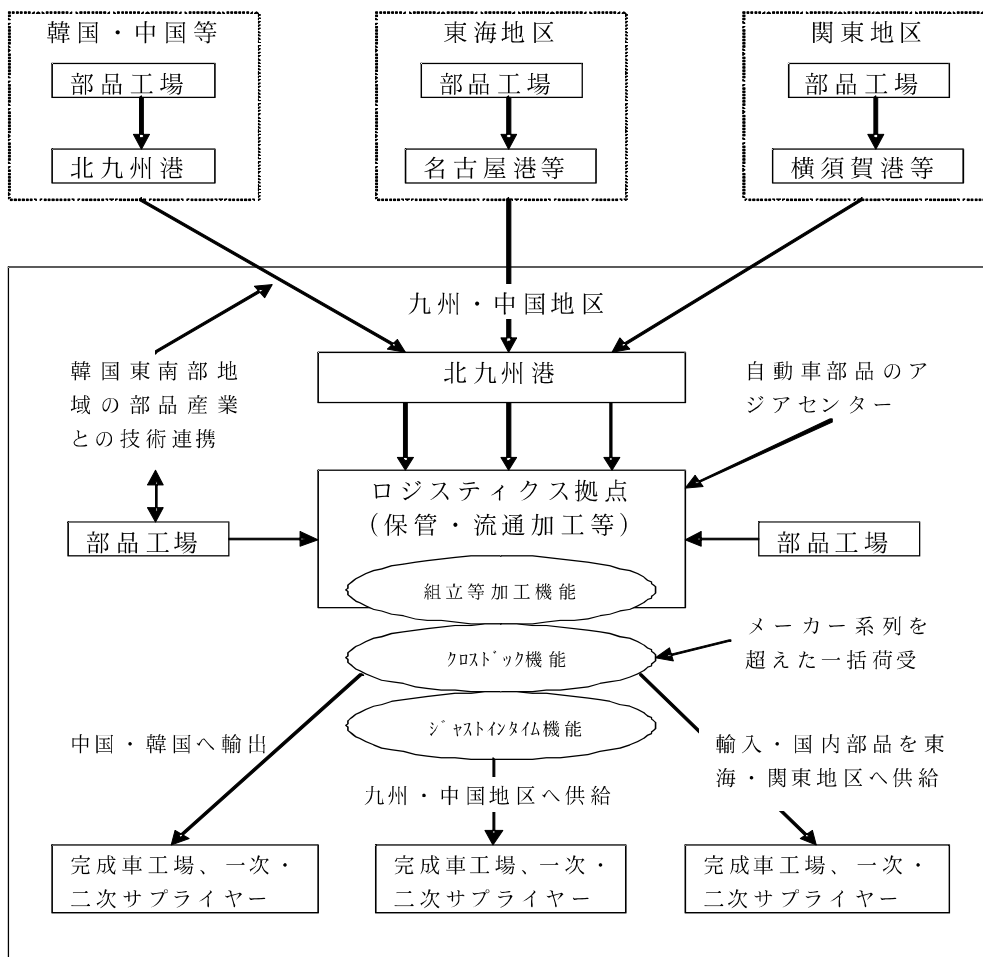
ヒアリング調査によれば、今後とも九州への完成車の輸入は規模の経済からも難しい面が多いが、自動車部品については輸出入双方の動きが期待できる。

自動車メーカーの動きをみると、日産自動車は世界規模で部品共通化を進めており、韓国、中国、インド、メキシコでも同じ車台を使った車種を生産、設計を世界で共通化し、部品も地域ごとに作り替える必要がなくなっている。また、トヨタ自動車はリーマン・

ショック以降の経済危機や東日本大震災、タイの洪水等の影響を受け、これまで各国・地域で車を作り替えてきた手法を見直している。例えば、内外装デザインや車体サイズは各国・地域の消費者の好みを反映させるが、目に見えない部分は世界共通化し、コストを下げるものである。約170の主要部品を対象に、共通設計の検討と調達先選定を始めており、日本国内の部品会社に協力要請し、韓国メーカーなどにも接触している。

そこで、日本の部品メーカーと韓国の部品メーカーがハイクラスの部品を共同で開発し、世界的な標準化部品に対応できるようにする。生産工程のなかで比較優位な技術力、労働力、コストを分担し合う必要がある。日本の部品メーカーが技術的な部分を担当し、中核部品を韓国東南部地域で生産、韓国のアッセンブリー会社に納品、または日本への輸入も考えられよう。幸いにも九州には企業間連携組織としてのリングフロム九州や小倉鉄道のように自社で韓国と取引を進めている企業も多い。現時点での取引は金型の製作や一次加工など限定的であるが、ソルハイテック㈱のように国際競争力を持った企業もあることを考えると、双方の技術連携など考える余地はある。

共通部品の輸入に関しては、日本の豊通物流株が日本国内で実施しているVender to Venderのシステムを国際輸送に応用することを提案する。例えば、アジア諸国から他社混載で「バラ化」してコンテナの積載率を高めた上で輸送、韓国の釜山新港や日本の北九州港ひびき背後地で日本の国内部品と組み合わせて自動車メーカーの仕様に合わせて組立工場に搬入することが考えられる。



<図6>自動車部品物流を中心としたロジスティクス・ネットワーク概念図

6. おわりに

これからの港湾はコンテナ通過型ではなく、東アジア経済を取り込みながら、グローバル・ビジネス・ロジスティクス型へと進化することが重要であると指摘している。そのなかで、韓国の釜山新港湾と日本の北部九州港湾は、「東アジア・ロジスティクス対応型」として位置づけられ、本研究では2010年から2013年まで現地ヒアリング調査など、韓国東南部地域と北部九州地域において事例研究を行ってきた。

その結果、自動車部品物流において韓日間の産業連携の可能性を見出すことができた。しかし、現時点では物流量が少ないこともあり、輸入のみならず、共同開発を進めることで輸出も増やすことが考えられる。IMFの見通しでは、東アジア経済は2010年の14.7兆ドルから2016年には23.2兆ドルとなり中間層や富裕層が拡大することを考えると自動車の需要は益々増大すると考えられる。早期に、グリーンカーも含めた韓日における産業連携を構築できれば、多くの需要を取り込める可能性がある。このような産業連携が実現できれば、両地域においてロジスティクス型港湾の形成がなされると考える。

【参考文献】

- 産業資源部編(2003)『最近対日交易の変化と日本市場内のわが国輸出の競争関係分析』韓国産業資源部、釜山発展研究院編著(2003)『東北アジア自由貿易圏形成と物流協力』釜山発展研究院
 産業研究院編著(2004)『製造業の海外投資現状』韓国産業研究院
 韓日産業技術協力財団編著(2003)『韓日間貿易・投資・産業技術協力需要調査報告書』韓日産業技術協力財団
 白種夷(2003)『東アジア物流構造の変化と国際物流ネットワークの構築方案』韓国海洋水産開発院
 韓国貿易協会編著(2004)『東北亜物流ハブのための核心課題』韓国貿易協会
 釜山港湾公社(2013)『釜山の港湾概要と施設現状』韓国港湾公社
 釜山港国際旅客ターミナル編(2012)『ターミナル案内概要』釜山港国際旅客ターミナル
 釜山海洋地方庁編『釜山港PORT-MIS統計』釜山海洋地方庁、各年
 韓国出入国管理局編『出入国管理統計年報』韓国出入国管理局、各年
 海運港湾物流情報センター編『港湾別物動量推移』韓国海運港湾物流情報センター、各年
 Korea Shipping Gazette(2005.1.10)『PANSTAR 韓日フェリー挑戦』
 韓国海運新聞(2007.3.13)『韓日鉄道・海運連携コンテナサービス開始』
 物流新聞(2005.1.10)『韓日トレーラ相互運航許容推進』、2006年9月7日
 釜山日報(2006.9.13)『鉄道公社-JR鉄道海運複合運送MOU締結』
 釜山市(2011.5.25)『釜山・福岡(東南圏・九州圏)自動車産業協力の国際シンポジウム』講演資料
 韓国自動車工業協同組合編(2011.7)『2011自動車産業便覧』
 財団法人九州経済調査協会(2012)『データ九州 九州・山口の自動車関連部品工場等一覧2012』Vol.66
 朽木昭文(2007.6)『アジア産業クラスター論』書籍工房早山
 下川浩一(2009.10)『自動車産業 危機と再生の構造』中央公論社
 熊本学園大学付属産業経営研究所編(2010.6)『グローバル化する九州・熊本の産業経済の自立と連携』「アジアのなかの九州の自動車産業」(第3章、高木直人氏執筆)日本評論社
 根本敏則・橋本雅隆(2010.12)『自動車部品調達システムの中国・ASEAN展開』中央経済社
 男澤智治「ロジスティクス視点からのコンテナ港湾計画論」『港湾経済研究』No.49
 久米秀俊・根本敏則(2009.5)『九州における海上輸送を活用した自動車部品調達物流の効率化』『日本物流学会誌』第17号
 福岡市編(2013)『アジアビジネス交流拠点福岡』日本福岡市
 韓国自動車工業協同組合編(2014年8月)『2014自動車産業便覧』
 福岡市港湾局編(2012)『アジア・世界への開拓の土；福岡アイランドシティ』日本福岡市

韓國国土交通部、<http://www.moct.go.kr>
韓國産業通商資源部、<http://www.mocie.go.kr>
韓國海洋水産部、<http://www.mof.go.kr/>
釜関フェリー、<http://www.pukwan.co.kr>
パンスターライン、<http://www.panstarline.com>
サンスターライン、<http://www.panstarferry.com>
高麗フェリー、<http://www.koreaferry.co.kr>
KORAILLOGIS、<http://www.koraillogis.com>
韓國高速海運、<http://www.kmx.co.kr>
未来高速、<http://www.mirejet.co.kr>
大亞高速海運、<http://www.daea.com>
日本国土交通省、www.mlit.go.jp
日本經濟産業省、www.meti.go.jp
関釜フェリー、www.kampuferry.co.jp
北九州市役所、www.city.kitakyushu.lg.jp

논문투고일 : 2015년 12월 10일
심사개시일 : 2015년 12월 20일
1차 수정일 : 2016년 01월 08일
2차 수정일 : 2016년 01월 14일
게재확정일 : 2016년 01월 19일

〈要旨〉

韓日自動車部品産業の物流システム連携方案

－ 東南圏と北九州圏を中心として－

日本の九州には自動車部品メーカーが多数進出しているが、自動車部品産業の集積はまだ不十分であり、九州は日本国内やその他の地域から部品供給に依存している。従って、本研究では、韓国東南部地域と北部九州地域に立地する自動車部品産業の現状やデータ分析を踏まえた上で、韓国の釜山港と日本の北部九州港湾に与える物流戦略的なインプリケーションを整理したものである。その結果、自動車部品物流において韓日間の産業連携の可能性を見出すことができた。

Logistics system cooperation schemes of Korea-Japan Auto Parts Industries

－ Around the Kitakyushu area and Southeast area －

Although the Kyushu of Japan have advanced many auto parts manufacturers, integrated automotive parts industry is still insufficient, Kyushu relies on parts supply from Japan and other regions. Therefore, in the present study, after being based on the current situation and data analysis of the auto parts industry is located in South Korea southeastern region and northern Kyushu, the Busan Port and logistics strategic implications to be given to the northern Kyushu port of Japan of Korea and those that are organized. As a result, we were able to find the possibility of industrial cooperation between Korea and Japan in the automotive parts logistics.