

《グローバル化の進展と日中韓自動車産業⑪》

2017年8月3日
No.2017-17

厳しい環境下で対応力が問われる現代自動車

—中国の経済報復、韓米貿易不均衡問題—

調査部 上席主任研究員 向山英彦

《要 点》

- ◆ 現代自動車の今年上期の世界販売台数が前年比▲7.7%になった。とくに中国では、韓国政府のTHAAD（地上配備型ミサイル迎撃システム）配備に対する経済報復の影響により、4月以降、6割以上の落ち込みが続いている。
- ◆ 当初北朝鮮との対話を積極的に進めようとしていた文在寅政権は制裁を強化する姿勢に転じ、7月末、早期に4基のTHAADの追加配備を決定した。この決定に中国政府が強く抗議したことから、中国の経済報復は当面続く公算が大きく、中国での販売回復には相当の時間を要しよう。
- ◆ また、現代自動車は、韓米の貿易不均衡をめぐる交渉の結果如何によって、大きな影響を受けることになる。米国側が不均衡の是正を目的に、韓米FTAの再協議を要請するほか、韓国側の輸入拡大と輸出抑制を求めてくることが予想される。とくに自動車分野の不均衡が顕著であるため、米国での生産拡大を求められる可能性がある。
- ◆ 現代自動車にとって、米国での生産拡大は市場環境の変化に迅速に対応でき、為替リスクを回避できるなどのメリットがある半面、労働組合との間で結んでいる国内での最低生産台数の維持がネックとなる。

本件に関するご照会は、調査部・向山英彦宛にお願いいたします。

Tel:03-6833-2461

Mail:mukoyama.hidehiko@jri.co.jp

1. 厳しさを増す現代自動車を取り巻く環境

現代自動車の業績悪化が続いている。中国での販売が急減しているほか、米国での販売伸び悩みも影響している。販売の不振は韓国の自動車部品の輸出にも影響を及ぼしている。

(1) 続く業績の悪化

現代自動車（傘下の起亜自動車は含まず）の世界販売台数は2016年に前年比▲2.1%（486万台）と18年ぶりに前年割れとなった。17年上期も前年比▲7.7%（238.2万台）と前年割れが続いている。上期の実績を国別にみると、中国36.1万台（前年同期比▲28.8%）、米国34.6万台（同▲7.4%）、韓国34.4万台（同▲1.7%）と、上位3市場で軒並み減少した。他方、インドでは24.2万台（同+4.9%）と増加したほか、16年に減少したロシアとブラジルでプラスに転じた。

4～6月期の営業利益は前期比では2期連続の増益になったが、前年同期比では▲23.7%と、減益基調に歯止めがかかっていない。営業利益率も5.5%と、13年当時よりも大幅に低下している（図表1-1）。

サムスン電子が半導体部門の好業績に支えられて、4～6月期に過去最高益を更新したのと対照的である。

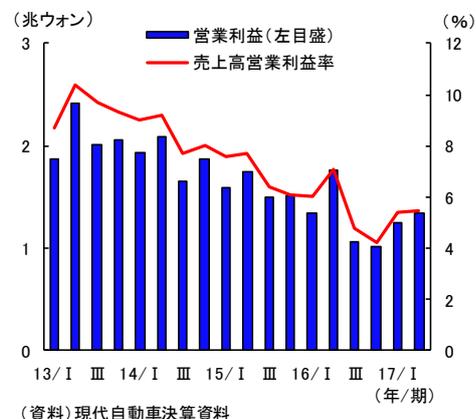
近年の業績悪化は（販売促進費や品質保証費などコスト増加要因を除く）、①中国の新常態移行に伴う負の連鎖（中国の成長減速→資源価格の急落→資源国の通貨急落→景気悪化、インフレ→金融引き締め）により、ロシアやブラジルなど資源国での販売が減少したことと、②中国や米国での販売が伸び悩んだことによるところが大きい（図表1-2）、最近の中国における落ち込みには、韓国政府のTHAAD（地上配備型ミサイル迎撃システム）配備に対する中国の経済報復が影響している¹。中国では経済報復の一環として、韓国車の不買運動や「愛国マーケティング」が展開されていると報じられている²。

現代自動車が2000年代にプレゼンスを高めたのは、コストパフォーマンスの良さを武器に、新興国市場でシェアを上げてきたことによる。この過程で中国が最大の販売先となり、14年には世界全体の販売台数の23.1%を占めた。それだけに、中国での不振は同社にとって大きなマイナスとなる。

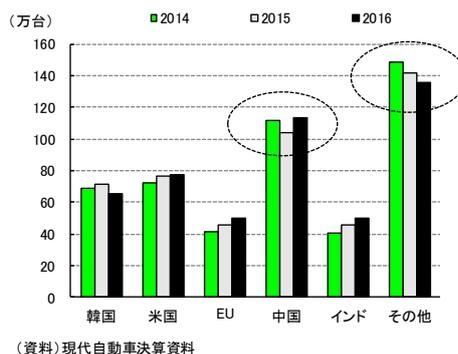
(2) 自動車部品輸出にも影響

現代自動車の海外での販売不振が影響し、韓国の自動車部品輸出額（16年の全輸出額に占める割合は4.4%）も減少しており、17年上期は前年比▲6.6%になった。現代自動車の海外現地生産に伴

図表1-1 現代自動車の営業利益



図表1-2 現代自動車の販売台数



¹ 中国政府は自国の安全保障を害するとの理由で、韓国政府にTHAAD配備中止を迫るとともに、事実上の経済報復に乗り出した。その影響は化粧品、自動車などの消費財、コンテンツや観光などのサービス分野に表れている。中国の訪韓者数は17年5月、6月に、前年比6割以上の減少になっている。

² 「中国のある企業は、韓国車を注文した顧客が注文をキャンセルすればプレゼントを贈呈するというマーケティングを導入した」（『朝鮮日報』日本語版2017年7月3日）。

い、現代モービスを含む系列部品企業も進出し現地生産を開始するが、現地生産できない部品や構成部品は韓国から輸出されるため、海外での完成車販売台数が減少すると、韓国からの部品輸出額が減少する。

中国を例にみると、北京現代汽車（北京汽車との合弁）の販売台数と韓国の対中自動車部品輸出額は若干のタイムラグはあるものの、ほぼ連動していることが確認できる（図表 1-3）。17 年上期は、北京現代汽車の販売台数が前年比▲41.2%、対中自動車部品輸出額も同▲40.6%となった（図表 1-3）³。

中国事業について、節を改めて少し詳しくみていこう。

2. 厳しい環境下の中国事業

（1）生産能力の拡大、販売の急減

現代自動車の中国事業を振り返ると、2002 年、北京汽車と合弁で北京現代汽車を設立した（出資比率は 50%）。操業当初はブランドイメージを確立するために、「現代自動車の顔」ともいえる中型車ソナタを生産したが、販売は不振だったため、04 年、ボリュームゾーンをターゲットに小型車のエラントラを生産の中心に据えた。05 年には小型車のアクセントや SUV のツーソンの生産を開始した。現代モービスをはじめとする部品企業も 2000 年代前半に中国に進出して、モジュール生産を支えた。

最新モデルの低価格販売と北京市でのタクシー需要の取り込みなどにより徐々にシェアを高めたが、その後、奇瑞、吉利など中国企業を含む他社の相次ぐ新車投入と値下げなどの影響を受けて、07 年の販売台数は前年比マイナスとなった。08 年に第 2 工場が稼働することもあり、販売低迷からの脱出を迫られた。

その切り札になったのが、中国市場向け新小型車の開発（中国名は悦動、エラントラがベース）である。新型車のベース価格が 10 万元を下回ったことが市場で好感されたうえ、09 年に中国政府が消費刺激策の一環として、排気量 1,600cc 以下の自動車取得税率を引き下げた（10%から 5%へ）ことが、小型車中心に販売する北京現代にとって追い風となった。09 年の販売台数は前年比 81.7%増の 85 万台になった。

09 年には、中国全体の販売台数が米国を抜き世界一の規模となった。拡大する需要の取り込みに向けて、現代自動車は 13 年に第 3 工場を稼働させたのに続き、第 4 工場（河北省、16 年 10 月完工）、第 5 工場（重慶市）の建設に乗り出した（図表 2-1）。これには、シェア上位企業が相次いで生産能力拡張計画を打ち出したことが影響している。

図表 1-3 韓国の対中自動車部品輸出



(資料) 現代自動車ホームページ、韓国貿易協会データベース
(注) 自動車部品はHSコード8708

図表 2-1 現代自動車グループの海外生産工場

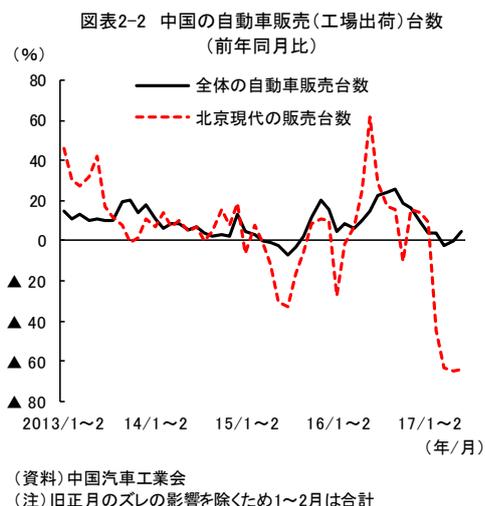
工場稼働年	現代自動車	起亜自動車
1989	カナダ(93年閉鎖)	
1997	トルコ	
1998	インド	
2002	中国	中国
2005	米国	
2006		スロバキア
2007		中国第二工場
2008	インド第二工場 中国第二工場	
2009	チェコ	米国
2011	ロシア	
2012	中国第三工場、ブラジル	
2013		中国第三工場
2016	中国第四工場	メキシコ
2017	中国第五工場稼働(7月)	

(資料) 現代自動車、起亜自動車のホームページ、アナニュアルレポート等より作成

³ 韓国の 17 年 4～6 月期の実質 GDP 成長率は前期比 +0.6%、輸出は同▲3.0%（財▲2.9%、サービス▲4.1%）であった。輸出の落ち込みには、中国向け自動車部品や中国からの訪韓者数の減少が影響している。

しかし、中国経済の減速に伴い14年以降販売が鈍化し、15年に入ると、4月から8月まで前年割れが続いた(図表2-2)。中国政府が景気対策の一環として10月、小型車を対象に減税措置(自動車取得税率を10%から5%へ)を再導入したため、その後販売は回復に向かったものの、15年通年の販売台数(2,459万台)は前年比+4.7%にとどまった。

現代自動車の販売台数は全体を大幅に下回る▲5.1%になった。それまで販売を伸ばしてきた勢いにブレーキがかかった要因として、①外資系企業間の競争激化、②モデルチェンジの遅れ、③中国地場企業の低価格攻勢(特にSUV分野)が指摘できる。



16年は減税効果に加えて⁴、景気の減速に歯止めがかかったこともプラスとなり、販売台数は前年比+13.7%の過去最高の2,802万台となった。現代自動車の販売も回復したものの、全体の伸びを下回る+7.5%となり、2年連続でシェアが低下した。シェアの巻き返しを図るために、16年10月に完工した第4工場で、中国戦略小型車のベルナやSUVなどを生産するほか、エコカーラインアップの補強や販売網の強化などを進めることにした。そうした効果もあり、12月から17年2月まで全体の伸びを上回った。しかし、この流れは長く続かなかった。韓国政府のTHAAD配備に対する中国の経済報復がエスカレートしたためである。

16年秋頃から中国での韓流コンテンツ(コンサート、ドラマ、映画など)の制限や食品、化粧品に対する通関不許可(規制強化や新たな品質規定の設定などにより)などが報道されるようになった。とくに3月7日に配備が開始されて以降、報復措置がエスカレートし、土地を提供したロッテグループが中国で展開しているロッテマートの多くの店舗を、消防上の理由で営業停止にしたほか、自国の旅行代理店に対し団体客の韓国ツアーの販売自粛を命じた。

こうした状況下、中国国内での韓国車の購入敬遠や「愛国マーケティング」の展開により、現代自動車の販売が急減する事態に陥った。4月は前年同月比▲63.6%、5月同▲65.0%、6月同▲63.9%と、最近3カ月は6割以上の落ち込みになっている(図表2-2)。

(2) 容易でない事態の打開

現代自動車の中国事業は厳しい環境に置かれている。第4工場に続き、今年8月には、重慶市に建設した第5工場(年産30万台)が稼働する予定である⁵。内陸部での販売を強化する方針であるが、厳しい逆風に晒されるなかで販売を伸ばすのは難しいであろう。

第5工場が稼働すれば、北京現代の生産能力は約165万台となる。これに対し、16年の販売台数は114万台で、最近の販売不振が続けば、今年100万台を大幅に下回ることになる。

今回の販売不振は外交問題が契機になっているため、企業自身の努力で状況を打開することには限界がある。企業が単独でできるのは、中国経済への貢献(雇用や技術移転、地域での社会活動な

⁴ 当初、減税措置は16年12月に終了する予定であったが、減税幅を縮小(取得税率は7.5%)して延長された。

⁵ 現代自動車が重慶に工場を建設する計画を明らかにすると、中国政府から河北省滄州市に工場を建設するように求められた経緯がある。

ど)をアピールしながら、消費者のニーズに合う車を販売することである。

北朝鮮による相次ぐ長距離弾道ミサイルの発射を受けて、国際社会では米国や日本を中心に、北朝鮮に対する経済制裁を強化(原油供給の停止など)すべきとの声が上がっているが、中国やロシアなどは対話の必要性を指摘し、制裁の強化に反対の姿勢を示している⁶。他方、当初北朝鮮との対話を積極的に進めようとしていた文在寅大統領は制裁を強化する姿勢に転じ、7月末、早期に4基のTHAADの追加配備を指示した⁷。この決定に中国政府が強く抗議したことから⁸、中国の経済報復は当面続く公算が大きい。こうした環境下では、販売回復に相当の時間が要すると予想されるため、業績の悪化と操業率低下による財務基盤の悪化は避けられないであろう⁹。

3. 今後の事業に影響を与える韓米貿易不均衡問題

現代自動車の米国の販売も減少している。また、トランプ政権の通商政策のゆくえ(NAFTAや韓米FTAの見直しなど)如何によっては、今後の事業活動が大きな影響を受けかねない。

(1) 米国市場でも苦戦

現代自動車は米国でも苦戦している。2012年から15年まで同社の販売が市場全体の伸びを下回ったため、シェアが11年の5.1%から15年に4.4%へ低下した。

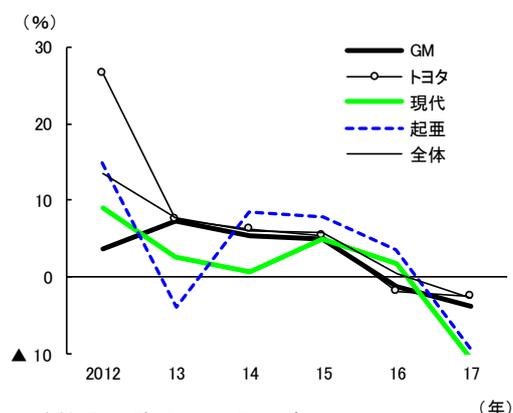
販売が伸び悩んだ一因にウォン高の進展があった。ウォンの対米ドルレート(年平均)は12年の1ドル=1,126ウォンから14年に1,053ウォンへ上昇した。米国販売に関しては、韓国から輸出している割合が高いため、為替変動の影響を受けやすい構造となっている。

現在、現代自動車のアラバマ工場ではソナタとエラントラを生産しているほか、起亜自動車のジョージア工場にサンタフェ(SUV)の生産を委託している。それ以外は韓国からの輸出である。現代自動車の公表データによれば、16年の米国での販売台数は約77万台、そのうちアラバマ工場の出荷分が約36万台、韓国からの輸出が約34万台である(残りは起亜自動車のジョージア工場からの出荷分など)。

ウォン高が進んだ時期に円がドルに対して著しく減価したため、米国市場における韓国車と日本車との価格差(ほぼ同じクラスでの)は総じて縮小し、一部では逆転した。現代自動車が米国でシェアを上げた一因にコストパフォーマンスの良さがあったが、それが薄れたのである。

16年は市場全体の伸びが+0.4%と鈍化するなかで、現代自動車は+1.7%となったが、17年(1~7月)は市場全体の伸び(▲2.9%)を大幅に下回る▲10.8%になった。この要因として、製品競争力の低下や新車投入のタイミングの悪さが指摘されている(韓国での生産比重の高さが影響)。

図表3-1 米国での販売台数前年比伸び率



(資料)オートデータ、マークライズ
(注)17年は1~7月

⁶ 中国が制裁強化に反対するのは、北朝鮮経済が破綻すれば、多くの難民が中国に流入し国内の政治社会が不安定化するからである。また、北朝鮮との経済取引を通じて一定の利益(北朝鮮の鉱山開発とその輸入、委託生産や労働者の受入れなど)を得ていることも影響していると考えられる。

⁷ 大統領就任直後は、環境影響評価の実施後に配備する方針であった。今回、環境影響評価は予定通り進める一方、その最終評価をまたずに「臨時措置」として配備することにした。

⁸ 中国外務省は金章洙(キム・ジャンス)駐日韓国大使を呼んで抗議した(これまでは公使が参事官)。

⁹ 現代自動車グループでは、中国の落ち込みをインドでカバー(起亜が工場を新設する計画)する計画である。

(2) 注目される貿易不均衡問題のゆくえ

現代自動車グループ（傘下の起亜自動車や現代モービスを含む）にとって、トランプ政権下で韓米FTA協定やNAFTA（北米自由貿易協定）が大幅に見直されれば、今後の事業活動が大きな影響を受けることになりかねない¹⁰。

韓米FTAに関して、トランプ大統領は大統領選挙期間中に、発効（12年3月15日）後に米国の対韓貿易赤字額が急拡大したことをやり玉にあげた。今年6月末に行われた韓米首脳会談でも、同大統領は貿易不均衡に不満を示し、韓米FTAの再交渉を迫った。共同声明には再交渉の文言は盛り込まれなかったものの、「ハイレベルな経済協議体を軸にした経済協力の推進」が盛り込まれた。今後そうした場を通じて米国が韓米FTAの再協議を要請するほか、韓国側の輸入拡大（規制緩和や非関税障壁の撤廃なども）と輸出抑制（米国での生産拡大）を求めてくることが予想される¹¹。

とくに財貿易では、自動車分野（完成車と自動車部品）の不均衡が顕著であるため、自動車分野が焦点の一つになる可能性が高い。

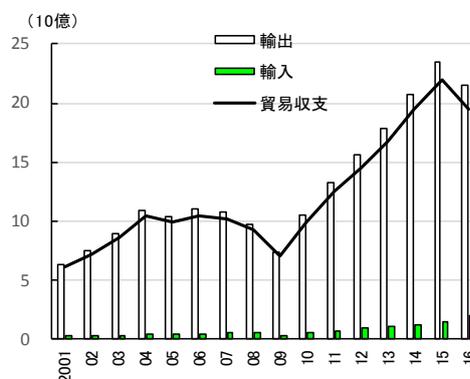
韓国側の統計（通関ベース）によれば、16年の韓国の対米貿易黒字額は232.5億ドルであり、自動車分野だけで197.1億ドルの黒字を計上した。その推移をみると、現代自動車グループによる米国での生産開始（現代自動車は2005年、起亜自動車は09年）に伴い、2000年代後半に一端は減少したが、10年以降総じて増加傾向にある（図表3-2）。

ただし、自動車分野の貿易不均衡は韓米FTAの効果（図表3-2）によって急拡大したわけではない。不均衡は発効前から拡大しており、この背景には、自動車産業における生産調達のグローバル化の進展がある。

現代自動車グループもトランプ政権の発足を控えた17年1月、今後5年間に米国で、エコカー、自動走行車など次世代自動車の新技術開発に関する研究開発投資、既存工場での新車種の生産、環境改善などの分野で31億ドルの投資を行うことを発表した。

米国政府がこの計画をどう評価するかは不明であるが、今後の交渉の場で、韓国からの輸出抑制と米国での生産拡大が求められる可能性は十分にある。現代自動車にとっても、米国での生産拡大は決してマイナスではない。市場環境の変化に迅速に対応でき、為替リスクを回避できるなどのメリットがあるからである。

図表3-2 韓国の対米自動車貿易



(資料) 韓国貿易協会データベース
(注) 自動車は完成車(HSコード8703)と自動車部品(同8708)

図表3-3 自動車分野に関する韓米FTAの主な内容

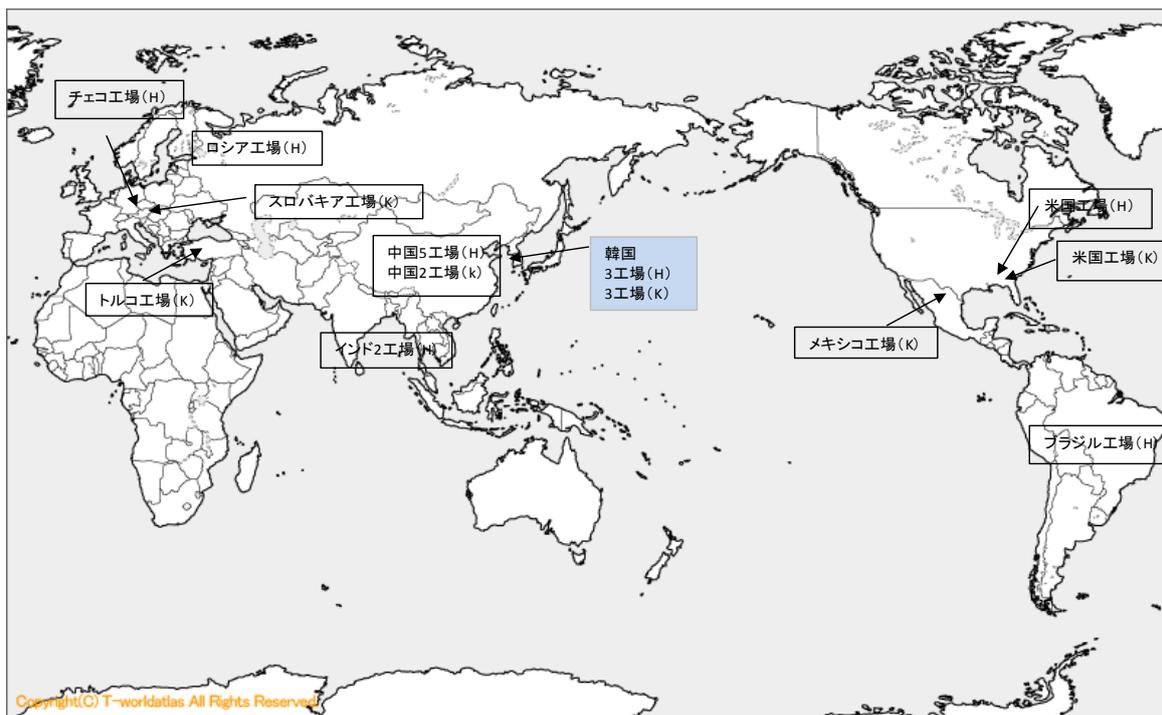
	主な内容
乗用車	・韓国は発効後即時、関税(8%)を4%に引き下げ、これを4年間維持した後、撤廃。 ・米国は関税(2.5%)を発効後4年間維持した後、撤廃。
貨物自動車	・韓国は関税(原則10%)を発効後即時撤廃。 ・米国は、発効後7年間は現行関税(25%)を維持し、発効8年目から2年間均等撤廃し、発効後10年目に完全撤廃。
自動車部品	・両国とも発効後即時撤廃。

(資料) 各種資料

¹⁰ 起亜自動車のメキシコでの生産（16年開始）とNAFTA見直しの影響などに関しては、向山英彦「重要性を増す現代自動車グループのメキシコ生産」《グローバル化の進展と日中韓自動車産業⑩》2016年6月23日、「現代自動車グループのグローバル化戦略のなかのメキシコ生産—チャイナショック下で重要性を増す北米事業」日本総合研究所『環太平洋ビジネス情報RIM』2016 Vol.16 No.62などを参照。

¹¹ トランプ政権の誕生後、韓国企業は米国での生産を増やす計画を発表している。LG電子はテネシー州に洗濯機工場を新設することを決定し、17年2月末にテネシー州政府と工場新設に関する覚書を交わした（総投資金額は約2.5億ドル）。サムスン電子は6月22日、サウスカロライナ州に家電工場を設立する方針を明らかにした。洗濯機の生産から開始し、冷蔵庫やオープンなども順次生産する予定と報じられている。LG電子、サムスン電子の両社とも、メキシコで生産していたものを米国へシフトすることになる。

図表3-4 現代自動車グループの海外工場(H:現代 K:起亜)



(資料)現代自動車、起亜自動車の決算資料、各種報道など
 (注)起亜自動車はインドでの生産を計画

ただし、ネックになるのが労働組合との関係である。「戦闘的」で知られている現代自動車の労働組合は一連の労使協定を通じて、経営に対する影響力を強めている。設備投資や人員配置に労働組合の同意が事実上必要となっているほか、国内での最低生産台数の維持を取り決めている¹²。

「進歩」政権の発足で労働組合の勢いも増しており、国内の生産台数を減少させかねない海外生産の拡大には反対することが予想される。文在寅政権は雇用創出や格差の是正、財閥改革などに積極的に取り組む方針で、すでに雇用創出に向けた補正予算の編成、最低賃金の引き上げなどを実施している¹³。米国での生産拡大は、雇用創出を最優先課題とする文在寅政権の立場と抵触するため、現代自動車にとっては難しい対応となりそうだ。

結びに代えて

以上のように、現代自動車はこれまでにない厳しい環境に置かれている。

最大の市場である中国での販売急減には外交問題が影響しているため、企業の取り組みには限界がある。しかも、中国の経済回復は当面続くことが予想されるため、中国での販売回復には相当の時間を要し、業績の悪化と操業率低下による財務基盤の悪化が懸念される。

また、米国では、今後の貿易不均衡をめぐる交渉結果如何によっては、現地生産の拡大が求められる可能性がある。労働組合との関係もあり、この点でも難しい対応を迫られることになる。

厳しい経営環境をどう乗り越えるのか、現代自動車の今後の対応が問われている。

¹² 現代自動車の労働組合はこれまで、生産性を上回る賃上げ、多額のボーナスをはじめさまざまな要求を掲げ、経営側から譲歩を引き出してきた。国民からみても「法外」な要求が通ってきた背景には、国内市場に対する支配力があつたが、経営環境が厳しくなるなかで、主力の蔚山工場の高コストと低生産性の改善が課題になっている。現代自動車労組の問題に関しては、송호근 지음의 가 보지 않은 길 (나남 퍼냄 2017年) が参考になる。

¹³ 文在寅政権の政策に関しては、向山英彦「雇用創出を最優先課題にする韓国の文在寅政権—財源の面で実現が難しい公約」『RIM』2017 Vol.17 No.66 (近刊) を参照。

◆Research Focus 《グローバル化の進展と日中韓自動車産業》シリーズ◆

- ①向山英彦「韓国自動車産業にみる F T A の影響― 輸出促進効果がみられる半面、国内市場で増加する輸入車 ―」2012 年 10 月 5 日
- ②向山英彦「変化する韓国の対日自動車部品貿易― 対日輸出が増加する半面、対日輸入が大幅減―」2012 年 12 月 14 日
- ③関辰一「ポスト反日デモの中国自動車市場― 回復が期待される日本車販売 ―」
2013 年 1 月 7 日
- ④向山英彦「円安・ウォン高」と現代自動車― 世界市場の影響は軽微、韓国で崩れる「圧倒的優位」 ―」2013 年 7 月 19 日
- ⑤向山英彦「中国事業を強化する現代自動車― 内陸部の需要取り込みに注力 ―」2014 年
4 月 4 日
- ⑥関辰一「中国自動車市場の変化と今後のトレンド」2014 年 6 月 2 日
- ⑦向山英彦「現代自動車のグローバル戦略が直面する問題―課題として残る米国、ASEAN 戦略―」
2014 年 11 月 14 日
- ⑧向山英彦「黒字になった韓国の対日自動車部品貿易 黒字になった韓国の対日自動車部品貿易」
2015 年 2 月 13 日
- ⑨向山英彦「アジア市場失速への対応を迫られる日韓自動車メーカー」2015 年 7 月 24 日
- ⑩向山英彦「重要性を増す現代自動車グループのメキシコ生産」2016 年 6 月 23 日