

3 トランプ政権の関税政策が韓国の対米輸出・直接投資に及ぼす影響と韓国企業の対応

百本 和弘 *Kazuhiro Momomoto*

(一財) 国際貿易投資研究所 客員研究員

要約

増加基調が続いてきた韓国の対米輸出は2020年以降、増加速度が速まった。輸出が急増した半面、輸入の伸びは緩やかだったため、対米貿易黒字が急増した。品目別にみると、対米輸出額、対米輸出増加額（2020年～24年）、対米貿易黒字額のいずれでみても、自動車が他の品目を大きく引き離し、1位になった。以上のとおり、米韓貿易において関心の中心になったのは自動車といって過言ではない。他方、ドナルド・トランプ政権の関税政策の面でも、当初、相対的に高い関税率を課せられたのは、鉄鋼・アルミニウムと自動車であり、その意味でも、対米自動車輸出に対する関心が特に高い。

増加が続いてきた対米輸出であるが、2025年に入ると状況が変わった。上半期（1～6月）の対米輸出は前年同期比で減少に転じた。特に、自動車が2桁減となり、対米輸出減少の主因になった。対米自動車輸出の減少は、現代自動車グループの米国新工場稼働による対米輸出の米国現地生産への代替と、米国の自動車関税コスト吸収のための輸出単価引き下げによるところが大きい。後者は、韓国自動車メーカーの営業利益引き下げ要因になっている。

米韓関税協議は日米関税協議、米EU関税協議とほぼ同等の水準で合意に至った。韓国では、合意内容が競争国に対して不利なものでなかったことや、李在明（イ・ジェミョン）政権発足から2か月以内での早期合意だった

ことから、米韓関税協議の結果は好意的に評価されている。

とはいえ、韓国企業は、トランプ政権の関税政策によって、対米投資の拡大など、戦略の見直しが迫られている。そもそも、韓国の対米直接投資は、二次電池・半導体関連の投資や米国企業への出資などを目的とした投資を中心に2020年代に入り、急増していた。その流れが続く中で、関税対応の対米投資が始めている。特に積極的なのが現代自動車グループである。

1. はじめに

2025年1月に発足した第二次トランプ政権（以下、トランプ政権）は、貿易赤字削減や対内直接投資の拡大などを目的に、関税引き上げを行ってきた（表1）。米国の関税引き上げは、韓国の対米輸出や主要韓国企業の業績に影響を及ぼし始めている。他方、韓国では2025年6月4日に李在明政権が発足した。新政権の下で米韓関税協議が行われ、7月30日に合意に達した。

韓国の対米輸出の状況や米国の当初の関税水準でみると、焦点は自動車といえる。そこで、本稿では、まず、自動車産業を中心に、トランプ政権の関税引き上げによる対米輸出や企業業績への影響についてみることにする。次いで、米韓関税協議の合意内容を概観した後に、最近の韓国主要企業の対米投資戦略を概観する。

表1. トランプ政権の韓国原産品に対する関税政策

	鉄鋼・アルミ製品		自動車・同部品		相互関税	
根拠法	1962年通商拡大法232条		1962年通商拡大法232条		国際緊急経済権限法（IEEPA）	
発動内容	3月12日	追加関税25%	4月3日	自動車に25%の追加関税	4月5日	全世界一律に全品目に10%の追加関税
	6月4日	追加関税を50%に引き上げ	5月3日	主要自動車部品に25%の追加関税	4月9日	25%の相互関税賦課
	6月23日	冷蔵庫・洗濯機・乾燥機などの白物家電を鉄鋼派生品として追加	未定	自動車・主要自動車部品の追加関税を15%に引き下げ	4月10日	25%の相互関税を一時停止、10%に
					8月7日	追加関税10%を15%に引き上げ

出所：各種資料より筆者作成

なお、本稿は2025年8月11日までの情報を基にしている。

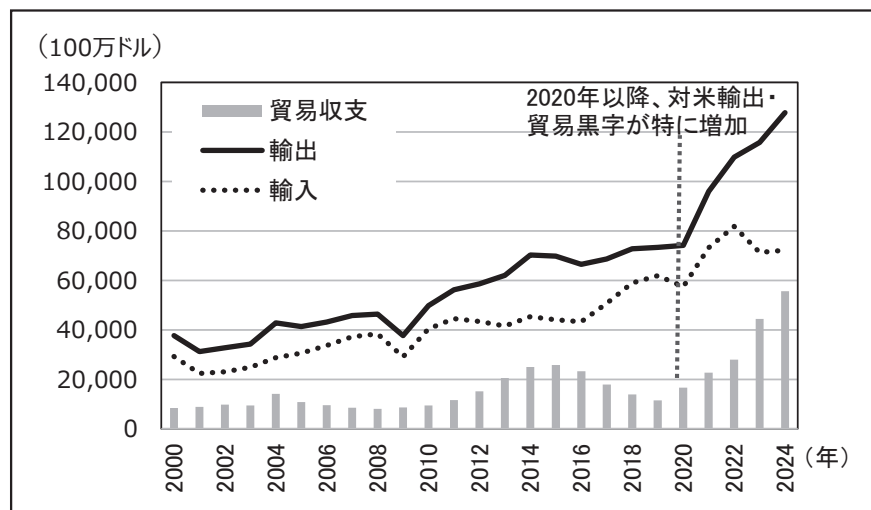
2. 韓国の対米輸出の現状と米国関税政策による影響

2.1 韓国の対米輸出の推移

韓国の対米輸出入は増加傾向が続いてきた。特に、2020年以降、対米輸出・対米貿易黒字も急増した（図1）。

品目別（韓国独自区分のMTI 3桁ベース）でみると、自動車〔ほとんどがガソリン乗用車、ハイブリッド車、電気自動車（以下、EV）のいずれかで、それ以外は限定的〕の存在感が極めて大きい。2024年における対米輸出全体に占める自動車輸出の割合は27.2%で、2位の半導体以下を大きく引き離している（表2）。自動車に3位の自動車部品を加えると、その割合は33.6%と、全体の3分の1に達している。次いで、対米輸出が急増した2020年から2024年までの品目別輸出増加額をみると、1位はやはり自動車で、2位以下を大きく引き離している。また、自動車部品が4位に、車載電池を中心とした

図1. 韓国の対米輸出入・貿易収支の推移



出所：韓国貿易協会データベースを基に筆者作成

表2. 韓国の品目別対米輸出
(上位5品目、2020年・2024年)

(単位：100万ドル、%)

順位	2020年			2024年		
	品目名	金額	構成比	品目名	金額	構成比
1	自動車	15,758	21.3	自動車	34,744	27.2
2	半導体	7,457	10.1	半導体	10,680	8.4
3	自動車部品	5,494	7.4	自動車部品	8,220	6.4
4	コンピュータ	4,347	5.9	コンピュータ	5,785	4.5
5	無線通信機器	3,054	4.1	石油製品	5,105	4.0
	合計	74,116	100.0	合計	127,761	100.0

注1. 品目区分は韓国独自コードMTI3桁ベース

注2. 「合計」はその他の品目を含む

出所：韓国貿易協会データベース

表3. 2020～24年の品目別輸出増減額
(輸出増加・減少上位5品目)

(単位：100万ドル)

順位	輸出額が増加した品目		輸出額が減少した品目	
	品目名	増加額	品目名	減少額
1	自動車	18,987	無線通信機器	1,688
2	半導体	3,223	その他精密化学製品	250
3	石油化学	2,780	ゴム製品	238
4	自動車部品	2,726	光学機器	141
5	乾電池・蓄電池	2,669	嗜好食品	104

注1. 2020～24年の対米輸出総額増加額：536億4,600万ドル

注2. 品目区分は韓国独自コードMTI3桁ベース

出所：韓国貿易協会データベース

表4. 韓国の品目別対米貿易収支
(貿易黒字・赤字額上位5品目、2024年)

(単位：100万ドル)

順位	貿易黒字額上位5品目		貿易赤字額上位5品目	
	品目名	金額	品目名	金額
1	自動車	32,564	原油	14,249
2	自動車部品	7,899	液化石油ガス	4,434
3	半導体	7,429	半導体製造装置	3,333
4	コンピュータ	5,115	天然ガス	3,084
5	石油製品	4,313	肉類	3,011

注1. 対米貿易黒字総額は556億2,900万ドル

注2. 品目区分は韓国独自コードMTI3桁ベース。

出所：韓国貿易協会データベース

乾電池・蓄電池が5位にそれぞれランクするなど、自動車関連品目が上位に並んだ（表3）。さらに、2024年の韓国の対米貿易黒字を品目別にみると、対米貿易黒字が最も多かったのが自動車で、貿易黒字額は2位以下を大きく引き離している。さらに、自動車に次いで、貿易黒字額が多かったのは自動車部品であった（表4）。対米貿易黒字総額に対する比率は自動車が58.5%、自動車と自動車部品を合わせると72.7%にも達した。

以上のように、対米輸出額、同増加額、対米貿易赤字額の三つの指標のいずれでみても、自動車が他の品目を圧倒している。これらのことから、韓国にとって対米輸出における最大の焦点は自動車といえよう。

さらに、トランプ政権が当初発動した追加関税率の点でも、自動車・同部品は25%と、一般の品目に課せられた相互関税の10%よりもはるかに高い水準に設定された。関税率の上げ幅の点でも、韓国の対米自動車輸出への影響が注目されるところである。

2.2 トランプ政権の自動車関税の影響

前述のように、韓国の対米輸出は2020年以降、急増したが、25年に入ると状況は一変した。25年1～6月の対米輸出は前年同期比3.7%減の621億7,000万ドルと、減少に転じた（表5）。

主要品目別にみると、最大の輸出品目の自動車が同16.5%減と、大幅に減少している。その一方で、半導体が同17.0%増を記録し、自動車の対米輸出減の4分の1を相殺するかたちとなっている。なお、自動車を除いた対米輸出は同1.6%増となることから、対米輸出が減少に転じた大きな理由は自動車輸出の減少にある。

25年1～6月の対米輸出実績について、韓国・産業通商資源部（日本の経済

表5. 韓国の品目別対米輸出
（上位5品目、2025年1～6月）
（単位：100万ドル、%）

順位	品目名	金額	前年同期比	構成比
1	自動車	15,867	▲ 16.5	25.5
2	半導体	5,302	17.0	8.5
3	自動車部品	4,067	▲ 1.4	6.5
4	石油製品	2,759	2.8	4.4
5	コンピュータ	2,454	38.8	3.9
	合計	62,170	▲ 3.7	100.0

注1. 品目区分は韓国独自コードMTI3桁ベース

注2. 「合計」はその他の品目を含む

出所：韓国貿易協会データベース

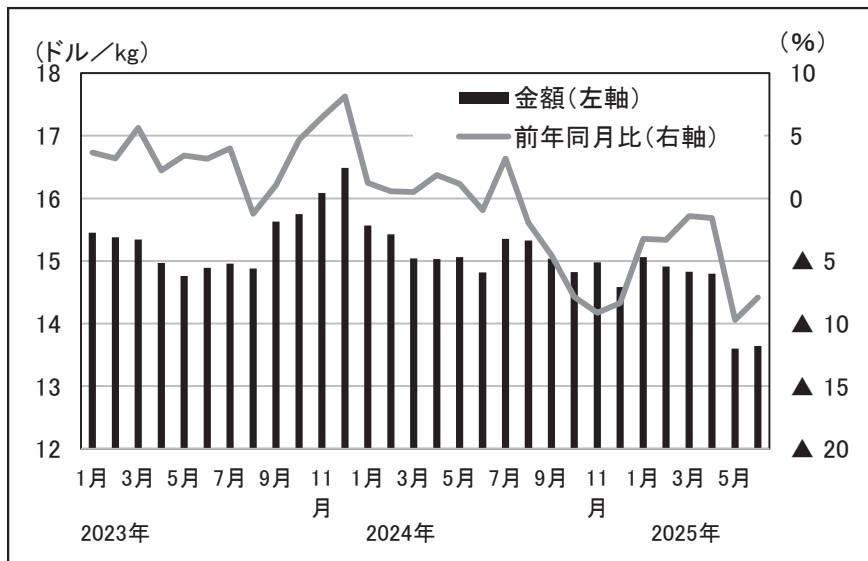
産業省に相当)は7月1日付のプレスリリースで、「半導体(AI用需要の拡大、韓国産半導体のシェア上昇)などの品目の増加にもかかわらず、自動車(米国関税賦課に伴う需要の鈍化、米国現地生産の拡大)、一般機械(建設景気悪化の影響)などが減少し、上半期全体としても小幅に減少した」と総括している。

ちなみに、自動車の「米国現地生産の拡大」に関しては、現代自動車グループ(傘下に現代自動車と起亜を抱える)は25年3月にジョージア州で新工場「現代自動車グループ・メタプラント・アメリカ」(当初の年間生産能力は30万台)の竣工式を行い、新工場が本格稼働に入った。これにより、韓国からの自動車輸出の一部が米国現地生産に代替された。

他方、産業通商資源部が前述のプレスリリースで指摘したトランプ政権の自動車関税賦課に関しては次のとおりである。米国の韓国産自動車に対する関税率は、米韓FTAに基づく従来の無税から、25年4月に25%に引き上げられた。本来、関税は輸入者が支払うものではあるが、関税賦課分をそのまま車両の小売価格に反映させた場合、他社の米国国内生産車などに対する価格競争力が低下し、販売台数が減少する恐れがある。そこで、輸出企業が関税賦課分の一定割合を負担し、単価を下げて輸出することが多い。

ところで、韓国の乗用車メーカーとしては、大手2社(現代自動車、起亜)と中堅3社(韓国GM、KGモビリティ、ルノー코리아)があるが、対米輸出を行っているのは、現代自動車、韓国GM、起亜の3社である。ちなみに、韓国自動車モビリティ産業協会によると、24年の韓国の対米完成車輸出台数は約143万3,000台で、内訳は、現代自動車が約63万7,000台(シェア44.4%)、韓国GMが41万9,000台(同29.2%)、起亜が37万7,000台(同26.3%)だった。これらのうち、現代自動車と起亜をみると、本稿執筆時点で米国での値上げについて言及していない。当面、米国市場でのシェア拡大を優先し、対米輸出の米国現地生産への代替をさらに進めることで、米国市場での値上げを回避する戦略のようである。ちなみに、「ソウル新聞」(2025年8月3日、電子版)は、「現代自動車グループの米国新工場が100%稼働すれば、現地生産分が米国販売台数の70%^(注1)に達することから、値上げを最小

図2. 韓国の対米自動車輸出単価の推移



出所：韓国貿易協会データベースを基に筆者作成

限にして、シェアを維持する努力を続けるだろう」との専門家の見方を紹介している。

前述の自動車の対米輸出額の変化は、輸出数量の変化と輸出単価の変化に分けることができ、 $\text{金額の変化率} = \text{数量の変化率} + \text{輸出単価の変化率}$ の関係がある。韓国の通関統計では自動車輸出数量は、輸出台数（台）ではなく、輸出重量（kg）で計上されているが、25年1～6月の対米輸出重量は前年同期比12.5%減にとどまった。つまり、対米輸出金額ほどは減少しなかったことから輸出単価も低下したことが分かる。そこで、韓国の通関統計に基づき自動車の対米輸出単価を算出すると、2024年1～6月は1kg当たり15.1ドル、25年1～6月は同14.4ドルで、輸出単価は4.6%低下している。

さらに、自動車の対米輸出単価を月別にみると、月によって変動があるものの、従来は1kg当たり15ドル前後で推移してきた（図2）。しかし、2025年5月以降、輸出単価が13ドル台に急落している。前年同月比でみると、5月

が9.7%減、6月が7.9%減となった。このことは、自動車関税賦課の一定部分を輸出者側の韓国自動車企業が負担していることを示している。(ただし、米国の自動車追加関税はどは単価が下落しておらず、自動車追加関税の全てを韓国自動車企業が負担したとみることはできない。米国側のディストリビューターにも関税コストの一定部分が転嫁されているものの、それが米国での自動車販売価格に転嫁されていないという可能性がある。)

自動車の輸出単価の下落は韓国の自動車メーカーの業績にも影響を及ぼしている。現代自動車は25年7月24日に第2四半期(4~6月)の業績を発表した。それによると、同期の売上高は四半期ベースで過去最高の48兆2,867億ウォン(約5兆3,115億円、1ウォン=約0.11円)、営業利益は3兆6,016億ウォン、売上高営業利益率は7.5%だった。同社では、前年同期と比較した営業利益の変化を「為替」「販売数量」「販売インセンティブ」「金融」「関税」「その他」の六つの要因に分解したが、営業利益を最も押し下げた要因は「関税」で、米国の輸入関税賦課によって営業利益が8,282億ウォン減少したとした。また、起亜も7月25日に第2四半期の業績を発表し、売上高は29兆3,500億ウォン、営業利益は2兆7,650億ウォン、売上高営業利益率は9.4%だったと発表した。同社もまた、前年同期と比較した営業利益の変化を「関税」をはじめとした七つの要因に分解しているが、それらの中で営業利益引き下げ効果が最も大きかったのが「関税」(7,860億ウォン)であった。

両社とも、第2四半期は、自動車関税が25%だった一方で、輸入関税賦課前に対米輸出した現地在庫の販売分の関税負担が軽減されていた。第3四半期(7~9月)以降は、自動車関税率は後述のように15%に下がる一方で、現地在庫による関税負担減効果は期待できない。関税負担が営業利益に及ぼす影響がどの程度かは、両社とも発表がなく不明ではあるが、決して少なくないコスト負担が継続する恐れがある。

なお、トランプ政権の関税政策の影響は韓国の自動車メーカーのみならず、他の業界にも広がっている。その一つが家電業界である。トランプ政権は25年6月に、冷蔵庫、洗濯機、乾燥機などの白物家電を鉄鋼派生品として、1962年通商拡大法232条に基づく追加関税の適用対象に追加した(表

1)。そのため、韓国の家電メーカーは対応を迫られることとなった。これに関連して、「聯合ニュース」（25年6月13日）は、「（LG電子、サムスン電子の）2社とも米国に生産拠点を置いているが、現地生産は洗濯機など、一部製品に限られている。それ以外の主要製品は韓国、メキシコ、ベトナムなどで生産して米国に輸出しており、関税負担は不可避である」と報じた。さらに、「サムスン電子は（中略）、『世界の生産拠点を活用した一部製品の生産移転を検討し、関税の影響を軽減させる予定』と明らかにした」「LG電子では、洗濯機、乾燥機の生産をテネシー工場に漸次、移転することで、米国での家電売上高の10%台後半まで現地生産が可能とみている」と続けた。さらに、「米国での新たな生産拠点構築は最後の手段で、まずは生産地の見直しや値上げなどのシナリオに沿うことになろう」とするLG電子関係者の発言を紹介した。

3. 米韓関税協議の経緯と合意内容

2024年時点で米国にとって韓国は中国、メキシコ、ベトナム、アイルランド、ドイツ、台湾、日本に次ぐ8番目の貿易赤字国・地域であった。当初、韓国では、貿易赤字額で8位にとどまっており、貿易赤字額も1位の中国の5分の1強に過ぎなかったことから、米国にとって韓国との関税協議の優先順位は高くはないとの楽観的な見方すらあった。しかしながら、実際には、韓国は早速、相互関税協議の対象国となった。

他方、韓国では、尹錫悦（ユン・ソンニョル）大統領（当時）が24年12月3日に非常戒厳を宣布したことに端を発する政治的混乱が続いた。結局、尹大統領は罷免され、25年6月3日の大統領選挙で進歩系「共に民主党」の李在明候補が勝利し、新大統領に就任した。非常戒厳宣布から新大統領就任までの半年の間、韓国では政治的空白が生じ、対米協議を進めることができなかった。韓国政府が米韓関税協議を本格的に進めたのは李在明政権発足後で、当初、交渉の遅れが危惧されていた。しかし、新政権発足から2か月もしない25年7月30日（米国時間）に米韓関税協議は合意に至り、当初の危惧は払

拭された。

韓国側の発表によると、合意内容のポイントは次のとおりである。

- ・ 米国は韓国からの輸入に対する相互関税率を15%に設定する。これは、4月5日から適用されてきた10%のベースライン関税より5ポイント高い。しかし、トランプ大統領が25%の追加関税を適用する意向を表明していたが、それよりは10ポイント低い。
- ・ 4月3日から適用されてきた自動車・同部品に対する25%の追加関税については、15%に設定する（ただし、時期については言及なし）。
- ・ 鉄鋼・アルミニウムについての言及はない。（よって、50%の関税が今後も続くこととなった。）
- ・ 今後、半導体や医薬品など他の品目に対する関税が設定された場合、韓国からの輸入については最恵国待遇とする。
- ・ 韓国側は1,500億ドル規模の造船協力ファンドを造成する。半導体・二次電池・バイオ・原子力などの戦略産業分野に2,000億ドル規模の対米投資ファンドを造成し、投資・融資・保証を提供する。
- ・ 韓国は自動車などの非関税障壁の解消を通じた市場アクセスの改善、エネルギー1,000億ドルの購入を通じ、両国間の貿易不均衡の緩和を推進する。このうち、エネルギー購入については、中東からの輸入の一部を米国からの輸入に代替する程度で対応可能である。なお、アラスカのLNGプロジェクトについての合意はなかった。
- ・ 韓国は米、牛肉市場については追加開放を行わない。

短期間で、かつ、相互関税25%引き上げ前に交渉がまとまったことや、合意内容が交渉で先行した日本やEUとほぼ同等だったことなどから、韓国国内では「交渉をよくまとめた」「危惧された事態は免れた」といった評価が一般的である。実際、韓国経済人協会・韓国貿易協会などの六つの経済団体は共同で、米韓関税協議結果に関する論評を発表した、その冒頭で「経済界は対米通商交渉妥結を歓迎する」と述べ、合意を高く評価した。さらに、論評は「今回の合意は輸出環境の解消はもちろん、韓国企業が世界最大市場の

米国で主要国と同等か、それ以上の条件で競争できる環境を整えたという点で大きな意義がある」と続けた。

また、世論調査機関リアルメーターが実施した韓国国民を対象としたアンケート調査（8月1日実施、回答者数1,016人）の結果によると、米韓関税協議結果について、「うまく対応した」との回答が全体の63.9%を占め、「うまく対応しなかった」の32.3%を大きく上回った（残りは「分からない」との回答）。ここから、協議結果について、韓国国民も比較的高く評価していると言える。

4. 主要韓国企業の対応方策

4.1 韓国の対米直接投資の推移

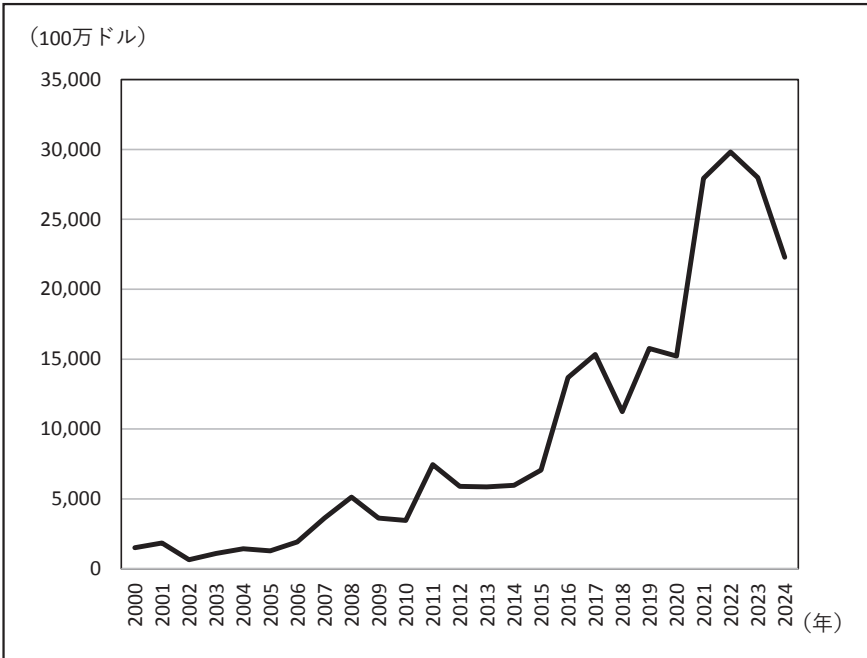
トランプ政権の関税政策は韓国企業の対米直接投資に影響を与えつつあるが、まず、韓国の対米直接投資の推移を見てみよう。

韓国の対米直接投資は増加基調が続き、特に、2021年に急増した。23年、24年は前年比減となったものの、いずれも急増前の20年に比べると投資額の水準ははるかに高いことから、韓国の対米直接投資が活発な状況が続いているとみるべきである（図3）。

21年以降の対米直接投資を牽引した業種は製造業と金融・保険業である。このうち、製造業については、「蓄電池製造業」と「メモリー用電子集積回路製造業」が増加しており、二次電池関連や半導体の投資が対米直接投資を牽引したことが分かる。これら2業種の対米直接投資が増加したのは、（1）米国市場の拡大が見込まれたこと、（2）ジョー・バイデン前政権がCHIPS及び科学法（CHIPSプラス法）、インフレ削減法（IRA）といった対内直接投資を誘導する産業政策を採用したためである。

二次電池関連については、LGエナジーソリューション、SKオン、サムスンSDIの二次電池大手3社全てが米国で一斉に新工場を建設している。その多くは完成車メーカーとの合併である。韓国の二次電池メーカーとしては製品の販売先を確保できる点で、完成車メーカーとしては二次電池を安定的に

図3. 韓国の対米直接投資の推移（実行ベース）



出所：韓国輸出入銀行データベースを基に筆者作成

確保できる点で、それぞれメリットがある。新工場は25年以降、順次、稼働する予定となっている。また、当初の予想ほど米国のEV市場が拡大していない半面で、ESS（電力貯蔵システム）需要が拡大していることから、米国で生産する二次電池の用途をEVからESSに変更する例なども出てきている。さらに、一部の韓国の二次電池材料企業の間でも、米国で生産拠点を構築する動きがみられる。

半導体については、サムスン電子が21年11月、170億ドルを投じ、テキサス州テイラー郡にファウンドリ工場を新設する計画を発表した。新工場では5G、HPC（ハイパフォーマンス・コンピューティング）、AI（人工知能）などのさまざまな分野の先端システム半導体を生産するとした。さらに、韓国メディアによると、同社は24年4月、投資額を450億ドルに増やし、工場を

追加建設し、先端パッケージング、研究開発施設も構築することとした。このような経緯を経て、現在、同社は工場建設を進めているところである。また、SKハイニックスもインディアナ州ウェストラファイエット市で38億7,000万ドルを投資して、AI製品用のメモリーパッケージング工場と先進パッケージング製造・研究開発施設を建設する計画を進めている。

他方、金融・保険業は、投資会社としての持ち株会社設立やベンチャーキャピタル投資などが中心である。持ち株会社は投資会社としての性格が濃い。つまり、金融・保険業の対米直接投資は、米国企業への出資、米国企業の買収を狙った投資が中心といえる。

4.2 トランプ政権発足以降の韓国企業の対米投資

トランプ政権の関税政策は、製造業を中心に韓国企業の対米投資に影響を及ぼし始めている。そこで、トランプ政権発足後の製造業分野での韓国企業の対米投資事例をみてみた（表6）。表のように、二次電池、自動車、ロボットをはじめとした幅広い製造業分野で、拡大する米国市場の取り込み、米国企業への出資や米国企業の買収、トランプ政権の関税政策に対応した動きが活発化している。例えば、拡大する米国市場の取り込みに関しては、HD現代エレクトリック（1月）、LGエナジーソリューション（6月）のように、データセンター、ESS関連の動きがみられる。米国企業への出資・米国企業の買収に関しては、サムスン電子（5月）、斗山ロボティクス（7月）のように、米国企業の技術力などを活用 to 自社事業の強化を図る事例がみられた。トランプ政権の関税政策に関しては、ハンコック&カンパニー・グループ（3月）やポスコ・グループ（4月）のように、米国の生産拠点を新增設する動きがみられる。

企業グループ別にみると、現代自動車グループが対米投資に特に積極的である。同グループは2025年3月25日、「2025年から28年までの4年間で、米国に210億ドルを投資する」とする対米投資計画を発表している（表7）。同グループの場合、対米投資計画の範囲が個別企業単位ではなく企業グループ全体である点や、対米投資目的が米国市場の獲得、トランプ政権の関税政策対

表6. 製造業分野における韓国企業の対米直接投資事例（2025年1月20日～7月31日）

月	韓国企業名	総投資額	概要
1月	HD現代エレクトリック	-	米国では、政府の電力網現代化とデータセンター需要拡大を背景に電力機器市場が拡大している。当該市場を獲得するため、2026年初めまでにアラバマ州の超高压変圧器の生産能力を最大で50%増強する。
	LG電子	-	同社のロボット事業強化の一環として、シリコンバレーに本社を置くベアロボティックスの株式30%を追加取得することを取締役会で議決。これにより、出資比率は51%に。
2月	ハンファオーシャン	1,532億ウォン	投資財源の確保のため、米国現地法人に追加出資。
	シンソンST	144億ウォン	車載用・ESS（電力貯蔵システム）用電池コア部品の量産に向けた設備投資資金を確保する目的で、米国現地法人に追加出資。
3月	暁星重工業	-	テネシー州メンフィス市所在の変圧器工場の生産能力を2倍に拡張する計画を策定。2024年に6%だった米国変圧器市場におけるシェアを2年以内に10%超に引き上げる。
	L&F	145億ウォン	EV・ESSなど向け電池用LFP（リン酸鉄リチウム）正極材企業のミトラ・フューチャー・テクノロジーズの株式3.3%を取得。同社との戦略的協業関係の強化が目的。
	現代自動車グループ	210億ドル	「自動車」「部品・物流・鉄鋼」「未来産業・エネルギー」の3部門で、2025年から28年までの4年間で210億ドルを投資すると発表。
	ハンコック&カンパニー・グループ	-	同グループ傘下で持株会社でもあるハンコック&カンパニーは、テネシー州所在の鉛蓄電池工場の生産能力を倍増する計画を策定。同じく同グループ傘下のハンコックタイヤは、同州所在のタイヤ工場の生産能力を年550万本から年1,200万本に拡大する計画を策定。米国の自動車部品関税賦課リスクに対応する目的。
4月	LGエナジーソリューション	3兆562億ウォン	GMとの合併会社アルティウム・セルズのミシガン州ホランド市の第3工場の買収を発表。新規増設投資負担を最小化し、既存の設備運用を効率化する狙い。
	LSエレクトリック	2億4,000万ドル（2030年までの追加投資）	テキサス州バスターロップ郡に建設していた生産設備の竣工式を開催。データセンターなどに納品する低・中圧配電システムを本格生産へ。2030年までにさらに生産規模を拡大し、米国における「電力企業トップ4」入りを目指す。
	ポスコ・グループ	-	鉄鋼・二次電池分野の相互協力に向けた業務提携を現代自動車グループと締結。米国では、現代製鉄が2029年稼働を目標にルイジアナ州で建設する製鉄所に、ポスコ・グループが出資する。ポスコ・グループの狙いは米国の鉄鋼関税に対する対応。
	ハンセモビリティ	-	自動車駆動システム・インフォテインメント・自動走行システムなどを生産する同社は、米国での生産規模を3倍に拡大する計画を発表。既存のミシガン州の工場を、最大顧客のスタンティスのデトロイト工場近くに転移・拡張する。第2次トランプ政権の米国現地生産化の流れを受けたもの。
	LS電線	6億8,100万ドル	バージニア州チェサピーク市で米国最大規模の海底ケーブル工場を着工。韓国企業としては、第2次トランプ政権発足以降に韓国企業が着工した初の大型案件。
5月	サムスン電子	3億5,000万ドル	米国子会社ハーマンインターナショナルを通じ、医療機器大手マシモのオーディオ事業部を買収する契約を締結。ハーマンインターナショナルとのシナジー効果、サムスン電子の携帯電話・テレビ・家電事業とのシナジー効果を期待。
	トゥナム	92億ウォン	ブロックチェーン企業の同社の子会社・投資会社トゥナム&パートナーズが米国の飲料自動化ロボット・スタートアップのボトリストに出資。
	サムスンSDI	-	2027年完成予定のインディアナ州のGMとの合弁工場にLFP電池の生産ラインを導入することを決定。GMが車両価格引き下げのために当初生産予定だった三元系電池をLFP電池に変更することを要請したため。
	LGエナジーソリューション	-	GMとの合併でテネシー州で建設中の工場の生産ラインの一部をLFP生産ラインに変更することを決定。
	LGエナジーソリューション	-	ミシガン州ホランド市の工場でESS用LFP電池の量産を開始。
7月	韓国コルマー	-	ペンシルベニア州で建設していた米国第2工場を竣工。新工場では米国で人気の基礎スケンケア・サンクア化粧品を生産する予定。
	斗山ロボティクス	356億ウォン	米国のロボットソリューション企業のワンエクスia持ち分89.59%を買収すると発表。自社の人工知能（AI）プロジェクトのノウハウと、ワンエクスiaが保有するロボット関連の技術・ノウハウを組み合わせ、ロボット開発やソリューション事業を推進する狙い。
	サムスンSDI	-	従来、米国のESS向け電池は韓国から全量、輸出していたが、相互関税（15%）に対応すべく、スタンティスとの合併会社で生産へ。

出所：各種韓国メディア報道を基に筆者作成

表7. 現代自動車グループの米国投資計画

分野	投資金額	内容
自動車	86億ドル	現在、現代自動車・アラバマ工場（生産能力36万台、2004年完工）、2010年に起亜・ジョージア工場（生産能力34万台、2010年完工）、現代自動車グループ・メタプラントアメリカ（HMGMA、生産能力30万台、2025年完工）の合計100万台の生産能力を米国に有している。今後、HMGMAの生産能力を20万台拡大し、50万台とする。これにより、現代自動車の米国生産能力を100万台から120万台に拡大する。また、アラバマ工場、ジョージア工場などの既存の工場の生産設備の更新、効率化など投資を行う。
部品・物流・鉄鋼	61億ドル	HMGMAの生産能力拡大に合わせ、部品の現地調達率を高める。バッテリーセルなどEVのコア部品の現地調達を進める。 完成車・部品会社間のサプライチェーンを強化する。
未来産業・エネルギー	63億ドル	ルイジアナ州に270万トン規模の電炉製鉄所を建設する。製鉄所は低炭素自動車鋼板に特化する。高品質の自動車鋼板生産の現地化により、関税などのリスクへの対応力を高める。 自動運転、ロボット、AI（人工知能）、AAM（空飛ぶクルマ）など未来新技術に関連する米国の有力企業との協力を拡大し、現代自動車グループの米国現地法人のボストン・ダイナミクス、スーパーナル、モーショナルの事業化を加速する。 未来新技術関連の有望なスタートアップを発掘し、先行投資する。 現代建設が米国ホルテックインターナショナルと協業し、2025年末にミシガン州でSMR（小型原発モジュール）を着工する。 現代エンジニアリングが2027年上半期にテキサス州で太陽光発電所商業運転を開始する。 米国国内でのEV充電スタンド設置を拡大する。

出所：現代自動車グループ・プレスリリース（2025年3月25日）を基に筆者作成

応、米国企業の技術力の獲得など、多岐にわたっている点が特徴で、投資金額も巨額である。

トランプ政権の関税政策を受けた韓国企業の新たな対米投資の動きは現在までのところ、高い関税率が課せられている鉄鋼や、当初の関税率が高かった自動車・同部品に集中している。他方、トランプ政権の関税政策は依然、新たな発表が続いている。そうしたこともあり、家電業界のように、対応策を検討中の韓国企業も少なくない。今後発表されるトランプ政権の関税政策を受け、対米投資を含めた新たな対応に乗り出す韓国企業が引き続いてこよう。

注.

1. 「ソウル新聞」の記事には記載がないが、現代自動車グループの米国販売に占める現地生産の割合に

ついては次のとおり。2024年の同グループの米国販売台数は178万4,000台（現代自動車98万8,000台、起亜79万6,000台。両社発表による。）であった。他方、米国生産能力は表7のとおり、現代自動車アラバマ工場36万台、起亜ジョージア工場34万台、HMGMA50万台（生産能力増強後）で、合計120万台となる。仮に、将来の米国生産能力を24年の米国販売実績で割ると、67.3%に達することになる。ちなみに、韓国自動車モビリティ産業によると、24年の同グループの米国生産台数実績は65万9,000台だったため、これを使用すると、同グループの米国販売に占める現地生産の割合は36.9%となる。