



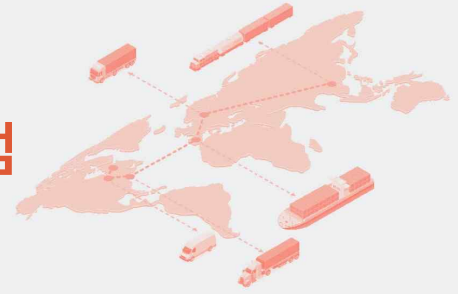
# 대전환 시대, 일본 자동차 산업의 대응 전략과 시사점

— 트럼프 2.0 시대와 모빌리티 DX 전환 시대 —



# 대전환 시대, 일본 자동차 산업의 대응 전략과 시사점

– 트럼프 2.0 시대와 디지털 전환 시대 –



## 목 차

<b>제1장 일본 자동차 산업의 최근 실적</b>	<b>3</b>
제1절 일본 자동차 산업의 생산 및 판매 실적	3
제2절 일본 자동차 산업의 기업이익과 수출 실적	8
<b>제2장 트럼프 2.0 시대, 일본 자동차 산업의 대응 전략</b>	<b>10</b>
제1절 트럼프의 관세 부과에 대한 일본 자동차 산업의 대응 전략	10
제2절 트럼프의 EV 정책과 일본 자동차 산업의 대응 전략	17
<b>제3장 디지털 전환 시대, 일본의 모빌리티 DX 전환 전략</b>	<b>24</b>
제1절 일본 정부의 모빌리티 DX 전략	24
제2절 일본 자동차 산업의 모빌리티 DX 전환 전략	26
<b>제4장 결론 및 시사점</b>	<b>31</b>

**요 약**

- ◆ '24년 일본 자동차 산업의 생산·판매 실적은 감소세로 전환, 트럼프의 관세 부과는 일본 자동차 산업의 대미 수출에 직격탄으로 작용
  - (생산) 일본 자동차 산업의 글로벌 생산 실적은 코로나19 이후 회복세를 지속했으나, '24년 전년대비 6.6% 감소한 2,410만 대를 기록
  - (판매) 일본 자동차 산업의 글로벌 판매 실적은 '24년 전년대비 1.1% 감소한 2,453만 대를 기록. 이 중 해외 판매 비중이 83.5%를 차지
  - (영향) 트럼프 신정부가 자동차에 25% 관세를 부과할 경우, 일본의 실질 수출은 2년간 0.22%, 실질 GDP는 0.08% 하락할 전망(NRI)
  
- ◆ 일본 자동차 제조업체들은 트럼프 신정부의 자동차 관세 부과와 EV의 무화 폐지에 따른 부정적 영향을 최소화하기 위한 대응책을 강화
  - (관세 부과) 트럼프 정부의 관세 부과는 일본 자동차 제조업체의 대미 수출에 직격탄으로 작용, 일본 기업의 글로벌 공급망 재편 대응을 강화
    - 일본 자동차 제조업체들은 대멕시코 투자 연기·생산 축소를 추진하는 한편, '미국 우선주의' 정책을 지원하며 관세 회피를 위해 현지 생산을 확대
    - 장기적으로 생산지와 판매지를 조정하면서 단기적으로 비용 증가를 억제하는 대응을 강화
  - (EV 정책) 일본 자동차 제조업체들은 단기적으로 HEV 강점을 활용하여 수익을 확보하면서 중장기 EV 정책 전환을 추진
    - 도요타는 수익력을 확보하기 위해 HEV 생산을 확대함과 동시에 EV 생산 목표를 하향 조정하며 단계적 전환을 추진
    - 일본 자동차 제조업체들은 '기가 캐스트' 신기술을 도입하여 차량 경량화와 원가절감을 달성하여 뒤쳐졌던 EV 경쟁력 확보 전략을 강화

**요 약**

- ◆ **자동차 산업이 모빌리티 산업으로 전환되는 과정에서 일본 자동차 제조 업체들은 자체 플랫폼 개발과 다양한 협력을 통해 경쟁력을 확대**
  - **(정부 주도)** 일본 정부 주도로 SDV 시장 점유율 목표를 제시하며, 차세대 자동차 산업의 경쟁력 제고를 위해 공동 연구와 협업을 주도
  - **(파트너십)** 일본 자동차 제조업체들은 자체 플랫폼 개발하면서도 새로운 가치를 창출하기 위해 디지털 분야에서 파트너십을 구축
  - **(미·중 분리)** 미·중 갈등이 가속화되는 가운데 일본 자동차 제조업체들은 미국과 중국을 분리하여, 대중 경쟁력을 강화하기 위해 중국 기업과의 협업을 추진
  
- ◆ **대전환 시대, 한일 자동차 업체 간 경쟁과 협력 구조가 복합적으로 전개될 것으로 전망되는 가운데, 우리 기업에 대한 대응 전략을 제시**
  - **(트럼프 2.0시대)** 관세 부과에 따른 수출 위기를 극복하기 위해 전략적으로 대미 현지 생산을 확대하면서, 부품 조달을 미국내 거점으로 전환
    - 미국 시장과 별도로 중국, 인도 등 신흥국에서 경쟁력을 제고하기 위한 맞춤형 현지화 전략을 강화
  - **(모빌리티 DX 전환)** 미래 성장동력을 확보하기 위해 자동차 업체간 협력뿐만 아니라 타 산업과의 전략적 파트너십을 구축하여 새로운 비즈니스 영역을 개척
  - **(경쟁력 제고)** EV 및 신흥국 자동차 시장에서 한일 간 경쟁이 가속화될 것으로 예상되는 가운데, 우리 기업들은 신흥국 맞춤형 제품개발과 마케팅 전략을 통해 경쟁우위를 확보해야 할 것임.
  - **(협력 기회)** 모빌리티 서비스 관련 소프트웨어 분야에서는 한국과 일본의 강점을 결합한 새로운 제휴 가능성이 높을 것으로 기대

## 제1장 일본 자동차 산업의 최근 실적

### 제1절 일본 자동차 산업의 생산 및 판매 실적

□ (생산) 코로나19 이후 회복세를 기록했으나, '24년 감소세 전환

- '18년 일본 자동차 제조업체의 글로벌 생산 대수는 중국, 중남미 지역 생산 확대로 7년 연속 플러스 성장을 기록하며 2,893만 대를 돌파
- 코로나19 이후 글로벌 생산차질과 반도체 병목현상 등 공급망 문제로 인해 '20년 기준으로 전년대비 17.2%나 급락한 2,283만 대를 기록
- '21년부터 반도체 공급의 정상화로 3년간 회복세를 지속하며 2,580만 대까지 증가했으나, '18년 실적까지 회복되지는 못함.
- '24년 글로벌 생산대수는 전년대비 6.6% 감소한 2,410만 대를 기록. 인증부정 문제와 자연재해로 일본내 생산이 감소하고, 중국·동남아 생산 부진으로 해외 생산도 감소

#### 【 일본 자동차 제조업체의 글로벌 생산대수 및 해외생산 비중 추이 】

(단위 : 천 대, %)

구분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
글로벌 생산대수	28,925	27,801	22,825	23,557	23,971	25,797	24,099
증감	(1.0)	(△3.9)	(△17.9)	(3.2)	(1.8)	(7.6)	(△6.6)
해외비중	68.1	66.9	66.2	68.6	69.2	66.8	67.5

주 : 일본 자동차 제조업체 8사 기준

자료 : 각 사 홈페이지, 마크라인즈, 일간자동차신문 자료 종합

- 일본 자동차 제조사별 글로벌 생산대수의 변화('18~'24)를 보면, 연평균 증가율 기준으로 도요타만 유일하게 플러스(1.2%) 성장 기록

- 도요타를 제외한 7개사는 연평균 증가율이 모두 마이너스 기록
  - 특히, 혼다(-5.8%), 미쓰비시(-6.9%), 닛산(-8.9%)의 하락 폭이 크게 나타남.

**【 일본 자동차 제조사별 글로벌 생산대수와 연평균 증감율(18-`24년) 】**

(단위 : 천 대, %)

구분	도요타	스즈키	스바루	다이하츠	마쓰다	혼다	미쓰비시	닛산
2018년	8,886	3,437	1,019	1,687	1,597	5,357	1,455	5,487
2024년	9,522	3,300	938	1,316	1,201	3,733	945	3,144
CAGR	+1.2	△0.7	△1.4	△4.1	△4.6	△5.8	△6.9	△8.9

자료 : 각 사 홈페이지, 마크라인즈, 일간자동차신문 자료 종합

- 한편, 일본 자동차 제조사별 글로벌 생산 대수에서 국내 생산과 해외 생산의 비중을 보면, '24년 기준으로 각각 32.5%와 67.5%를 차지
  - 일본의 자동차 해외생산대수는 '98년 500만 대에서 '18년 1,969만 대까지 상승한 이후, '24년 1,627만 대로 하락
  - '24년 기준으로 해외 생산 비중이 높은 자동차 제조사는 혼다(81.4%), 닛산(79.1%), 스즈키(68.8%), 도요타(67.1%) 순으로 나타남.
- 일본 자동차 제조사별 해외생산 비중이 증가하면서, 해외에서 생산된 일본 자동차의 수입차(역수입 자동차) 비중도 역대 최고치를 기록1)
  - '24년 기준으로 역수입 자동차 대수는 전년대비 48% 증가한 93,587대를 기록. '96년 이래 28년 만의 최고치를 기록

1) 日本經濟新聞(2025.1.13.), 「ホンダなど輸入日本車, 24年過去最高、インドを拠点に」

- 자동차 역수입을 견인한 제조사는 혼다와 스즈키로, 전년대비 기준으로 혼다가 22배인 45,107대, 스즈키가 3.7배인 5,819대로 증가
- 이처럼 일본 자동차 제조업체의 해외 생산뿐만 아니라 역수입이 증가하면서, 일본 국내 자동차 산업의 공동화에 대한 우려도 확대

**【 일본 자동차 제조업체별 국내생산 및 해외생산 추이 】**

(단위 : 천 대, %)

제조사	구분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
도요타	국내생산	3,139	3,416	2,923	2,878	2,656	3,371	3,128
	해외생산	5,747	5,638	4,987	5,706	6,371	6,662	6,394
스즈키	국내생산	1,014	947	928	875	920	996	1,030
	해외생산	2,423	2,109	1,651	1,991	2,252	2,229	2,270
마쓰다	국내생산	996	1,010	747	736	735	839	749
	해외생산	601	478	428	339	357	414	452
혼다	국내생산	891	843	730	616	644	719	693
	해외생산	4,466	4,328	3,669	3,520	3,226	3,470	3,040
닛산	국내생산	931	808	509	497	559	719	657
	해외생산	4,556	4,150	3,120	3,089	2,691	2,726	2,487
스바루	국내생산	660	619	570	475	563	608	572
	해외생산	359	369	314	270	286	351	366
다이	국내생산	929	954	911	876	869	821	519
하츠	해외생산	758	765	484	639	829	848	797
미쓰	국내생산	676	619	397	440	441	501	482
비시	해외생산	779	749	457	610	572	523	463
국내생산 합 계	생산대수	9,237	9,215	7,715	7,393	7,387	8,573	7,830
	(증감율)	(0.8)	(△0.2)	(△16.3)	(△4.2)	(△0.1)	(16.1)	(△8.7)
해외생산 합 계	생산대수	19,688	18,586	15,110	16,164	16,584	17,224	16,269
	(증감율)	(1.1)	(△5.8)	(△17.6)	(7.0)	(2.6)	(3.9)	(△5.5)
글로벌 생산	합계	28,925	27,801	22,825	23,557	23,971	25,797	24,099
	국내 비중	(31.9)	33.1	(33.8)	(31.4)	(30.8)	(33.2)	(32.5)
	해외 비중	(68.1)	(66.9)	(66.2)	(68.6)	(69.2)	(66.8)	(67.5)

자료 : 각 사 보도자료, 마크라인즈, 일간자동차신문 자료 종합

- (판매) 지정학 갈등, 중국산 전기차 판매 증가로 '24년 감소세 전환
  - 일본 자동차 제조업체의 글로벌 판매 대수는 '18년 2,874만 대의 최고치를 기록, '24년 2,453만대로 아직 회복되지 못한 상황
  - '18년 2,874만 대의 호조를 기록했던 글로벌 판매실적은 코로나19와 반도체 부족에 따른 생산 부진으로 '20년 2,300만 대 수준까지 감소
  - '21년 들어 공급제약이 일부 해소되고 이연소비가 나타나 2,400만 대 실적이 회복, 하지만 '24년까지도 비슷한 수준을 유지하는 중
  - '24년 일본 국내 판매실적은 자연재해(노도반도 지진, 태풍 등)와 인증 부정 문제로 생산설비 중단이 잇따르며 판매 실적이 전년대비 7.4% 하락
  - \* 단, '24년 이연된 신차 수요로 '25년 500만 대 판매 실적이 예상(日本經濟新聞)

**【 일본 자동차 제조업체 8개사의 글로벌 판매대수 및 해외판매 비중 추이 】**

(단위 : 만 대, %)

구분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
글로벌 판매대수	2,874	2,792	2,349	2,492	2,339	2,481	2,453
증감률	-	△2.9	△15.9	6.1	△6.1	6.1	△1.1
해외 판매 비중	83.4	83.2	82.3	83.8	83.6	82.3	83.5

자료 : 각 사 홈페이지, 마크라인즈, 일간자동차신문 자료 종합

- 일본 자동차 제조사별 글로벌 판매실적에서 국내판매와 해외판매 대수를 비교해 보면, '24년 해외판매 비중이 전체에서 83.5%를 차지
- 도요타는 공급망 이슈에도 불구하고 美시장 판매 호조로 글로벌 판매 대수가 '21년 962만대로 회복하였고, '23년 이후 2년 연속 1천만 대를 돌파
- \* 글로벌 판매 대수(천 대) : ('20) 8,692 → ('21) 9,615 → ('23) 10,307 → ('24) 10,159

- 스즈키도 인도 자동차 시장의 판매 증가에 힘입어 성장세를 유지\*

\* '24년 마루티스즈키의 인도내 연간 판매량은 179만 대로 '18년 이후 역대 최대치

- 반면 중국산 전기차의 약진과 그로 인한 중국·동남아 내 판매 위축, 러-우 갈등\*, 전기차 전환 지연으로 혼다<sup>△5.2%</sup>, 닛산<sup>△8.4%</sup> 등은 판매가 부진

\* '24.3분기 닛산의 對中판매대수는 12.7% 감소해 93억 엔의 순손실 발생 (닛케이)

\* 日의 자동차 대러수출 금지(22.4월), 도요타, 마쓰다, 닛산도 러시아에서 철수(22.11월)

**【 일본 자동차 제조업체별 국내판매 및 해외판매 추이 】**

(단위 : 천 대, %)

제조사	구분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
도요타	국내판매	1,564	1,610	1,504	1,476	1,289	1,673	1,442
	해외판매	7,977	8,104	7,188	8,139	8,278	8,634	8,717
스즈키	국내판매	715	696	631	608	603	651	722
	해외판매	2,620	2,311	1,817	2,155	2,366	2,422	2,527
혼다	국내판매	747	722	619	580	568	594	668
	해외판매	4,491	4,456	3,841	3,910	3,210	3,395	3,139
닛산	국내판매	616	568	469	452	449	481	475
	해외판매	5,038	4,609	3,561	3,613	2,776	2,894	2,873
다이하츠	국내판매	647	659	592	572	576	595	367
	해외판매	429	419	322	343	472	525	527
마쓰다	국내판매	221	204	177	157	161	178	142
	해외판매	1,394	1,294	1,066	1,130	955	1,067	1,136
미쓰비시	국내판매	105	103	70	78	91	104	120
	해외판매	1,114	1,122	750	842	789	684	736
스바루	국내판매	148	131	106	101	101	106	104
	해외판매	914	910	774	759	701	806	838
국내판매 합계	판매대수	4,763	4,693	4,168	4,024	3,838	4,381	4,040
	(증감율)	(0.8)	(-1.5)	(-11.2)	(-3.5)	(-4.6)	(14.1)	(-7.8)
해외판매 합계	판매대수	23,977	23,225	19,319	20,891	19,547	20,429	20,493
	(증감율)	(1.8)	(-3.1)	(-16.8)	(8.1)	(-6.4)	(4.5)	(0.3)
글로벌 판매	합계	28,740	27,918	23,487	24,915	23,385	24,810	24,533
	국내비중	(16.6)	(16.8)	(17.7)	(16.2)	(16.4)	(17.7)	(16.5)
	해외비중	(83.4)	(83.2)	(82.3)	(83.8)	(83.6)	(82.3)	(83.5)

자료 : 각 사 보도자료, 마크라인즈, 일간자동차신문 자료 종합

**제2절**    **일본 자동차 제조업체의 기업 이익과 수출 실적**

□ (기업이익) '24년도 엔저로 인한 매출 증가 호조 요인에도 불구하고, 美 내 판매장려금 확대, 아세안 판매 둔화, 기업 간 경쟁 격화로 이익 감소

- 일본 자동차 제조업체 7개사 중 순이익이 증가한 곳은 스즈키 1개사에 불과, 나머지 6개사는 전년도 대비 순이익 증가율이 모두 감소세로 전환
  - 스즈키는 국내 판매 호조, 원가절감, 엔저로 영업이익과 순이익 모두 증가
    - \* 다만, 태국 등 아세안 지역 판매 감소로 글로벌 생산대수 목표를 330만 대로 하향
  - 도요타는 가격인상, 판매장려금 억제 등과 북미 시장 판매 호조로 역대 최대 매출 실적이 전망되나, 국내외 부정 요인\*으로 순이익 감소가 예상
    - \* 부정인증문제로 인한 국내 생산중단, 5세대 프리우스 리콜, 중국 내 판매 감소 등
  - 그 외 자동차 제조사는 북미시장 영업 확대를 위한 판매장려금 비용 증가, 중국, 태국, EU 시장의 판매 부진으로 순이익이 감소

**【 일본 자동차 제조사별 '24년도 순이익 예상 실적 】**

(단위: 억 엔, 전년동기대비%)

기업명	연도	매출액(증감률)	영업이익(증감률)	당기순이익(증감률)
도요타	'24년 (예상)	470,000 (+4.2)	47,000 (△12.2)	45,200 (△8.6)
혼다	'24년 (예상)	216,000 (+5.7)	14,200 (+2.8)	10,200 (△13.7)
스즈키	'24년 (예상)	57,000 (+6.4)	5,900 (+19.5)	3,700 (+16.7)
스바루	'24년 (예상)	47,600 (+1.2)	4,300 (△8.2)	3,300 (△14.3)
마쓰다	'24년 (예상)	50,000 (+3.6)	2,000 (△20.2)	1,400 (△32.6)
미쓰비시	'24년 (예상)	27,600 (△1.1)	1,250 (△34.5)	350 (△77.4)
닛산	'24년 (예상)	127,000 (+0.1)	1,500 (△73.6)	비공개

자료 : 각 사 IR자료 종합('25.2.18일 취합 기준)

□ (수출) '24년 일본의 자동차 수출은 북미 시장에서의 경쟁 격화, 중국·EU 경기부진으로 전년대비 4.6% 감소한 422만 대를 기록

- 최대시장인 미국 $\Delta 7.8\%$ , EU $\Delta 15.5\%$ , 중국 $\Delta 2.9\%$ 으로의 수출이 감소, 對호주 $+3.1\%$ , 사우디 $+3.9\%$ 수출은 2년 연속 증가했으나 증가 폭은 둔화
- 제조사별 승용차 기준의 수출 실적을 보면, 도요타, 마쯔다, 스바루 등 3개 사가 상위 실적을 기록
  - '23년 일본 자동차 제조사별 수출식적은 모두 플러스 성장률을 기록했으나 '24년에는 마이너스로 전환

\* 수출 증감율('23→'24): 도요타 (16.9 →  $\Delta 2.7$ ), 마쯔다 (18.2 →  $\Delta 8.3$ ), 스바루 (12.5 →  $\Delta 5.4$ )

### 【 일본의 주요국별 연간 수출 실적 추이 】

(단위 : 천 대, 전년대비 %)

구 분	2018년	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년	2024년
미국	1,731	1,726	1,385	1,332	1,284	1,486	1,369
(증감률)	( $\Delta 0.3$ )	( $\Delta 0.3$ )	( $\Delta 19.8$ )	( $\Delta 3.8$ )	( $\Delta 3.6$ )	(15.7)	( $\Delta 7.8$ )
EU	647	771	396	324	354	548	463
(증감률)	(0.0)	(19.1)	( $\Delta 48.5$ )	( $\Delta 18.2$ )	(9.3)	(54.7)	( $\Delta 15.5$ )
호주	378	328	319	369	351	402	415
(증감률)	(1.2)	( $\Delta 13.2$ )	( $\Delta 2.9$ )	(15.9)	( $\Delta 5.0$ )	(14.6)	(3.1)
중국	212	250	282	254	218	203	197
(증감률)	(4.8)	(18.3)	(12.6)	( $\Delta 9.8$ )	( $\Delta 14.5$ )	( $\Delta 6.7$ )	( $\Delta 2.9$ )
사우디	105	136	108	124	158	184	191
(증감률)	(41.2)	(30.4)	( $\Delta 20.8$ )	(14.4)	(28.2)	(16.2)	(3.9)
<b>수출합계</b>	<b>4,817</b>	<b>4,818</b>	<b>3,741</b>	<b>3,819</b>	<b>3,813</b>	<b>4,423</b>	<b>4,217</b>
(증감률)	(2.4)	(0.0)	( $\Delta 22.4$ )	(2.1)	( $\Delta 0.1$ )	(16.0)	( $\Delta 4.6$ )

자료 : 일본자동차공업회(JAMA), 「統計データ検索」

## 제2장 트럼프 2.0 시대, 일본 자동차 산업의 대응 전략

### 제1절 트럼프 관세 부과에 대한 일본 자동차 산업의 대응전략

#### 가. 트럼프의 관세 정책 변화와 영향

- (관세) 트럼프 대통령은 미국 무역 적자의 주 요인으로 자동차 및 동 부품의 무역 불균형을 지목, 상호관세와 추가관세 도입을 발표
  - (상호관세) 트럼프 대통령은 2.13일 각국을 상대로 맞춤형 상호관세\*를 부과하는 각서에 서명
    - \* 상호관세는 상대국의 관세뿐만 아니라 불공정한 보조금·규제, 부가가치세, 환율, 지적권 보호 등 미국의 무역을 제한하는 비관세 장벽도 포함
    - 미국은 공업제품에 대한 수입 관세를 철폐한 일본에 대해서는 자동차 관련 비관세장벽\*을 이유로 관세 추가 인상 및 시장 개방 압력을 행사할 전망이다<sup>2)</sup>
    - \* (USTR) '24년 보고서에서는 '독자적 기준과 시험절차, 단거리 차량통신시스템을 위한 독자적 주파수 할당, 규제책정 과정에서 이해관계자 의견 제출 기회 부족, 유통서비스망 정비의 어려움' 등이 명시<sup>3)</sup>
  - (국별) 트럼프 대통령은 행정명령(2.1일)을 통해 2.4일부로 캐나다와 멕시코에 대해 25%, 중국에 대해 현행 관세에 10% 추가 관세 부과를 공표
    - 단, 미국 정부는 캐나다, 멕시코에 대해서는 2.4일 시행 하루 전 3.4일까지 연기한다고 발표. 3.5일에는 자동차에 대해 1개월간 추가 관세 적용을 면제해 주기로 결정

2) 木内登英(2025.2.14.), 「トランプ相互関税導入へ: 非関税障壁も対象となり日本の対米輸出自動車に追加関税の可能性も」

3) 市川雅浩(2025.2.17.), 「日本の対米貿易と関税率および非関税障壁に関する考察」

- **(품목별)** 철강·알루미늄(3.12일 발동), 자동차(4.2일 예정), 반도체·의약품(미정)에 대해 각각 추가 관세\*를 적용할 경우, 일본의 대미 자동차 수출 품목에 대해서도 높은 관세율을 부과할 가능성이 높음
- 트럼프 행정부가 수입 자동차에 대한 25%의 추가 관세\*를 도입하면, 미국의 일본 승용차에 대한 관세는 2.5%에서 25%로 10배나 상승
- \* 추가 관세는 철강·알루미늄(25%), 자동차(25%), 반도체·의약품(25% 이상)

**【 미국의 추가 관세 도입에 따른 자동차 관세율의 변화 】**

	멕시코·캐나다	중국산 EV	중국산 배터리
추가 관세 도입 이전 관세율(%)	0*	100	25
추가 관세 도입 이후 관세율(%)	25	110	35

주: 멕시코·캐나다 무관세 적용 조건은 (1) 자동차는 금액 기준 역내 조달률 75% 이상 (2) 부품은 종류별로 역내 조달률 65~75% (3) 철강 및 알루미늄은 역내 조달률 70% 이상을 충족

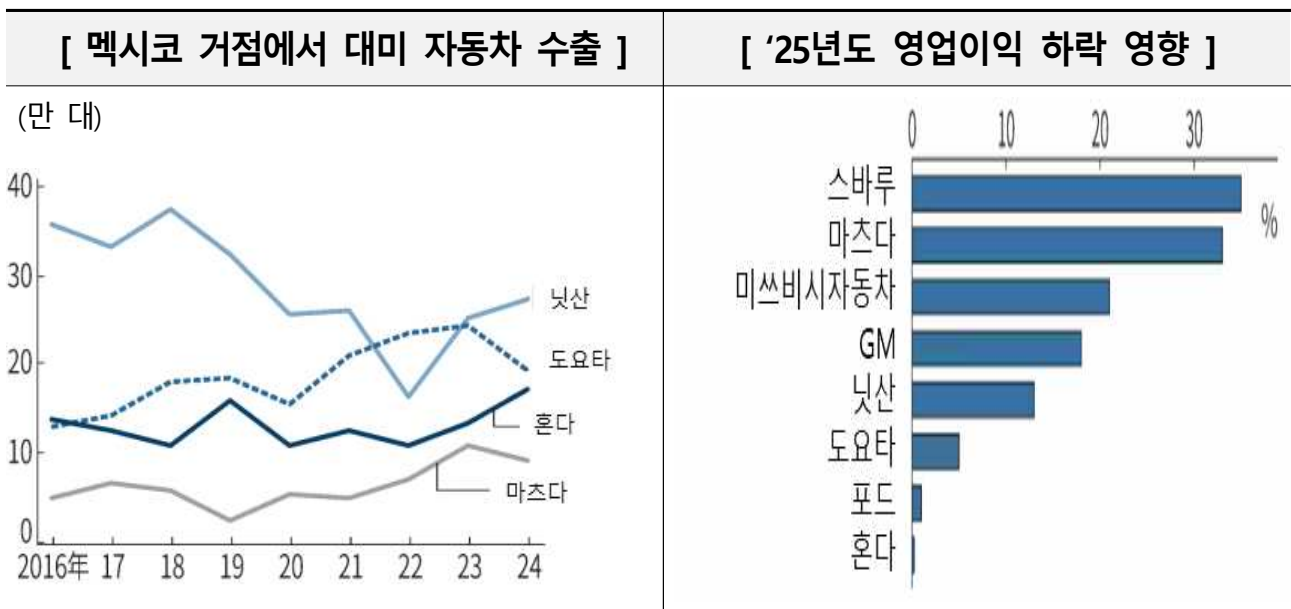
자료: 日本經濟新聞(2024.11.26.), 「トランプ関税、中国やメキシコに圧力、日本企業にも影響」

**□ (영향) 트럼프의 관세 부과는 일본의 자동차 대미 수출에 직격탄으로 작용, 자동차 제조업체의 영업이익도 크게 하락할 전망**

- **(GDP)** 미국이 자동차(자동차 부품 포함)에 대해 25%의 관세를 부과할 경우, 실질 수출은 2년간 0.22%, 실질 GDP는 0.08% 하락할 것으로 계산<sup>4)</sup>
- 미국이 일본 제품에 대해 10%의 추가 관세를 도입할 경우, 실질 수출은 2년간 0.26% 하락하고, 실질 GDP는 0.09% 하락

4) 木内登英(2025.2.10.), 「トランプ大統領は対日貿易赤字削減へ対日関税に言及：日本車に25%の関税は日本のGDPを0.08%押し下げる」。野村総合研究所

- (대미 수출) 관세 부과로 수입 가격이 상승하여 미국내 자동차 수요가 감소할 뿐만 아니라, 자동차 부품 및 중간재 수입도 축소할 것으로 우려
  - '24년 일본의 대미 수출 총액(21조 2,951억엔)에서 자동차 수출이 차지하는 비중은 28.3%(6조 261억 엔)이며 자동차 부품을 추가하면 34%(1조 2,312억엔)로 확대
    - \* '24년 일본의 대미 수출 자동차 대수는 총 138만 대를 기록. 이 중 135만 대가 승용차이며, 트럭·버스가 2만 대를 기록
    - \* '24년 일본 자동차 제조업체별 대미 수출 대수는 스바루(29만 대), 마쓰다(22만 대), 닛산자동차(15만 대)를 기록
  - 자동차에 25%의 관세율이 부과되면 미국 내 판매가격 상승으로 대미 수출 수량이 감소할 뿐만 아니라, 승용차의 생산 파급 효과가 큰 철강, 화학, 전자부품, 공작기계 분야로 영향이 확대될 전망<sup>5)</sup>



주: '25년도 영업이익 하락 영향은 노무라증권이 중국의 수출에 대해 60%, 일본의 수출에 대해 10% 추가 관세 부과를 상정하여 계산한 전망치 결과임.

자료: 日本經濟新聞(2024.11.18.), 「トランプ関税に怯える日本車」

5) 熊野英生(2025.2.21.), 「米国向け輸出車に25%関税賦課をどうみるか?」

- (영업이익) 관세 부과로 판매 수요가 감소하고 영업이익이 하락
  - 자동차에 대한 관세 상승분이 판매가격으로 전가될 경우, 자동차 가격이 크게 상승하여 미국내 자동차 판매 수요가 하락할 전망
    - \* 북미 지역에서는 자동차 1대를 생산하는 과정에서 부품이 국경을 8차례나 넘나드는 가운데, 멕시코, 캐나다에 대한 관세가 부과될 경우, 미국 내 판매 자동차의 생산 비용이 1대당 약 2,700달러(약 40만 엔) 증가할 것으로 전망<sup>6)</sup>
    - \* 자동차 제조업체가 생산증가 비용을 모두 판매가격으로 전가 할 경우, 미국에서 판매되는 자동차 평균 가격은 6% 상승하고, '25년 미국의 신차 수요는 12% 감소할 것으로 예상<sup>7)</sup>
  - 일본 자동차 제조업체들이 공장을 미국으로 이전해도 사용하는 자동차 부품에 대한 관세가 추가될 경우, 생산비용 상승은 불가피
    - \* 관세 25%가 부과되면 도요타, 혼다 등 6사 합계로 1조 4,200억 엔의 추가 비용이 상승하고, 캐나다·멕시코에 대한 추가 관세를 적용하면 총 3조 2,000억 엔으로 비용이 확대될 전망<sup>8)</sup>
  - USMCA 기반의 무관세를 활용하는 공급망을 구축한 일본 자동차 제조업체의 영업이익\*은 '25년 모두 하락할 전망
    - \* '25년 영업이익은 스바루(-35%), 마쓰다(-33%), 미쓰비시자동차(21%), 닛산(-13%), 도요타(-5%) 등 모두 하락할 전망<sup>9)</sup>
  - 한편, GM은 미국내 자동차 수요가 감소하는 가운데 對멕시코 자동차 수입 비중이 높기 때문에, 트럼프 행정부의 관세 부과에 따른 영업이익의 충격이 가장 클 것으로 전망
    - \* 멕시코에서 생산하는 자동차의 80% 이상을 미국으로 수출하는 GM은 '25년 12월 기준 영업이익이 90%까지 하락할 것으로 전망<sup>10)</sup>

6) 朝日新聞(2025.3.5.), 「車1台「コスト40万円増」 トランプ関税、自動車メーカー影響必至」

7) 日本経済新聞(2025.2.20.), 「車は対米輸出の3割、影響も一連の関税、日本車6社3.2兆円」

8) 日本経済新聞(2025.2.20.), 「車は対米輸出の3割、影響も一連の関税、日本車6社3.2兆円」

9) 日本経済新聞(2024.11.18.), 「トランプ関税に怯える日本車」

10) 日本経済新聞(2024.11.18.), 「トランプ2.0、世界企業に変革迫る」

## 나. 일본 자동차 제조업체의 대응 전략

□ (공급망) 일본 자동차 업체들은 장기적으로 대미 투자를 확대하고, 단기적으로 리스크를 축소하기 위한 전략을 강화

- (대미 투자 확대) 멕시코, 캐나다 진출 日 자동차 제조업체의 타격이 불가피, 멕시코 대신 미국으로의 생산설비 이전 및 미국내 생산 확대에 대응
  - 관세로 인한 비용 증가보다 관세 회피 및 미국내 생산설비 투자를 확대하는 것이 기업의 부담을 줄이기 때문에, 미국에서의 현지 생산을 확대하는 것이 유리하다고 평가(다이와총연)
  - \* 해외 현지법인의 북미 매출('22년 기준)에 25% 관세 부과 가정 시 8.9조 엔의 비용이 발생하는 반면, 미국 내 설비투자액은 7.7조 엔에 불과하여, 대미투자 확대가 비용 측면에서 효율적이라고 분석
  - 일본 자동차 업계는 효율적 공급망 전략인 적시 공급(Just-in-Time)\*이 아닌 ‘공급망 리스크 감소’를 최우선 과제로 설정하여 대미 투자 확대 계획을 발표
  - \* 품질(Q), 비용(C), 납기(D)를 개선해 ‘필요할 때 적기에 공급’하는 운영 방식

### 【 일본 자동차 업체의 대미 투자 확대 계획 】

도요타	- 미국 노스캐롤라이나주에 배터리 공장을 건설, '25년 4월 출하 개시
이스즈	- 미국 EV 트럭과 엔진 생산을 위해 3억 달러 규모의 공장 '27년 건설
혼다	- 오하이오주 공장에 10억 달러를 투입해 생산라인을 추가할 계획

자료: 日本經濟新聞(2025.2.4.), 「GM, メキシコ生産縮小」

- (리스크 축소) 자동차 관련 공급망 변경은 최소 3~4년이 소요되는 만큼, 기존 공급망을 유지하면서 장기적으로 생산지와 판매지를 조정하면서 다각적인 리스크 회피 방안을 검토
  - 미국의 추가관세 조치는 ‘국제긴급경제권한법’\*에 근거하고 있어 긴급상황이 해제되면 향후 철회 가능성도 있기 때문에, 멕시코·캐나다 내 생산 체계를 유지하면서 지속적으로 모니터링을 하는 기업이 많을 것으로 전망(EY 세무법인)
    - \* 미국의 안보·외교·경제에 현저한 위협이 발생할 경우, 그 대상 국가와 국민의 거래금지, 자산몰수 등을 명할 수 있는 대통령의 권한을 규정한 법(1977년 제정)
  - 트럼프 집행 초기 1~3년 기간 동안 생산 조달처를 미국 내로 이동하고, 집행 3~5년에는 관세부과 이외 국가 또는 미국 이외 국가로 분산하는 포트폴리오 계획의 필요성을 강조(KPMG FAS)
  - 미국, 캐나다, 멕시코를 중심으로 북미 자동차 공급망을 구축한 일본 자동차 제조업체\*들은 관세 부과에 따른 공급망 재구축에 막대한 경비와 시간이 필요
    - \* 일본 자동차 제조업체 간부는 인터뷰를 통해 “트럼프 대통령이 미국 내 공장 건설을 하면 관세 문제가 해결된다” 주장에 대해 “미국 내 공장 건설은 현실적이지 않다. 부지확보, 공장 건설, 생산개시까지 수년이 소요되고, 건설 기간 동안 관세를 피할 수 없기 때문이다.”라고 밝힘.<sup>11)</sup>
    - \* 혼다는 ‘25.2.14일’ 중장기적으로 영향을 완화하기 위해 생산과 판매의 재구축을 시행할 계획’이라고 밝힘
  - 이에 장기적 대응이 필요한 공급망 재편보다는 우선 단기적으로 비용 증가를 줄이기 위해 상품개발, 영업전략, 물류 전환 등을 수립하기 위한 노력을 강구할 것으로 전망

11) 朝日新聞(2025.3.5.), 「車1台‘コスト40万円増’トランプ関税、自動車メーカー影響必至」

- (자동차 부품) 일본 자동차부품 기업들은 현재의 공급망을 유지하면서도 향후 변화에 대응하고자 생산량 조정, 가격 협상 등 완성차 기업과의 협력 틀 안에서 움직일 것으로 예상
- 복수 거점에서 생산하는 부품의 경우 관세가 부과되지 않는 거점에서 생산량을 확대할 수 있지만, 현재 구축된 공급망 자체를 변경하는 것은 쉽지 않다는 의견이 지배적

**【 일본 자동차 부품 업체의 트럼프 관세 대응 계획 】**

<b>덴소 (부품)</b>	- 미국 현지 생산으로 대체되기 이전까지 관세인상 압박을 고객과의 가격 교섭을 통해 대응할 계획
<b>알레스티 (소재)</b>	- 미국 인건비를 고려하면 관세 부과에도 멕시코 생산이 유리하다고 판단
<b>일본특수 요업(소재)</b>	- 관세 인상분을 납품처에 청구하여 대응할 수 있는 상황이 아님. 주원료인 세라믹은 일본산 제품을 사용하기 때문에, 미국으로의 생산 이전도 쉽지 않은 상황
<b>고이토 제작소 (부품)</b>	- 북미 시장 대응을 위한 중장기 전략으로서 '26년 4월부터 완성차 협력사 자동차용 램프 생산을 위해 멕시코에 공장을 설립 계획을 추진 - 완성차 제조사의 경영 판단을 예의주시하며 고객 요구에 맞춰 생산능력을 확대하는 방침에는 변화가 없음

주: 고이토제작사는 도쿄무역관 면담자료를 토대로 작성

자료: 日本自動車会議所(2025.2.18.), 「自動車サプライヤー, トランプ関税対策に頭悩ます」

## 제2절 **트럼프의 EV 정책과 일본 자동차 제조업체의 대응 전략**

### 가. 트럼프의 EV 정책 변화와 영향

#### □ (EV 정책) 트럼프 대통령은 전기차 의무화 조치 폐기 및 IRA 축소 결정

- (지원 축소) 트럼프 대통령이 1.20일 EV 보급을 지원하는 인플레이션감축법(IRA) 폐지를 공표함에 따라, EV 전략이 크게 변화될 가능성이 높음
- \* 美 환경보호청은 캘리포니아주의 '35년 내연차 판매 제한 독자적 규제를 허가 (24.12월)

#### [ 인플레이션감축법(IRA)에서 규정된 세액공제 요건 ]

- (1) EV 이차전지 부품 50% 이상이 북미에서 제조·조립된 경우 3,750달러 공제
  - (2) EV 이차전지 내 중요 광물 중 40% 이상이 북미 또는 미국과의 FTA 체결국에서 채굴·정제된 경우 3,750달러 추가 공제
  - (3) 해외우려기업이 생산·조립한 이차전지를 탑재한 EV는 '24년부터 세액공제 대상 제외
  - (4) 해외우려기업에 의해 추출·가공·재활용된 중요 광물이 포함된 이차전지를 장착한 EV는 '25년부터 세액공제 대상 제외
- \* 해외우려기업은 중국, 러시아, 이란, 북한 및 해당 정부가 소유·지배하거나 지시를 받는 기업

- (EV 전망) 트럼프의 행정명령으로 미국의 EV 수요는 일시적으로 침체하겠지만, 미국 이외 지역의 EV 수요는 증가할 전망이 우세
- 주요 정부의 지원정책과 자동차 제조업체의 EV 전환 전략에 힘입어, 전 세계 신차 판매에서 EV 판매 비중은 '18년 2%에서 '23년 18%로 증가

**[ 전세계 EV 신차 판매 대수 및 판매 비중 추이 ]**

연도	2018	2019	2020	2021	2022	2023
EV 판매 대수(백만 대)	2.1	2.2	3.0	6.6	10.2	13.8
EV 판매 비중(%)	2	3	4	9	14	18

주: EV 판매 비중은 전세계 신차 판매에서 EV가 차지하는 비중

자료: IEA(2024). 「Global EV Outlook 2024」

- **(영향)** 미국의 EV 정부 보조금 폐지로 미국의 EV 시장 속도가 둔화될 뿐만 아니라, 중국산 EV의 해외 저가 수출 공략, 충전 인프라 부족, 높은 가격에 따른 지역별 편차 등의 이슈가 발생
  - 미국의 EV 세액공제 폐지 시 일본이 강점을 가진 하이브리드(HEV, PHEV)의 판매 증가가 나타날 수 있으나, 일본 자동차 업계의 정책 전환 과정에서 혼선 예상
  - 중국산 전기차의 공격적인 해외 저가 수출 공략으로 일본 자동차 업체들은 중국 시장뿐만 아니라 아성이었던 아세안 지역에서도 판매 부진이 지속
- \* 日자동차 점유율 축소('19-'24.10월): 싱가포르(△18.0%p), 태국(△12.0%p), 인니(△6.1%p)

**【 테슬라, BYD의 對 세계 BEV 신차 판매 실적 ('24년 기준) 】**

기업명	판매	기업명	판매	실적 격차
테슬라 (미국)	178만 대 (-1%)	BYD (중국)	176만대 (+12%)	11,261대 (역대 최소)

자료 : 読売新聞(2025.1.3.), 「EV販売台数、テスラは前年比1%減少、中国BYDは12%増加」

- '23년 전 세계 EV 판매에서 중국(60%), 유럽(24%), 미국(10%) 3개 지역 비중이 95%\*를 차지
- \* 3개 지역의 내연기관차 판매 비중은 65%로 나타나, EV 판매 특징으로 지역별 편중도가 매우 높다는 것을 알 수 있음

## 나. 일본 자동차 제조업체의 대응 전략

### □ (HEV 주력) HEV 중심의 판매를 확대하기 위한 현지 공급망을 구축

- (HEV) 하이브리드 기술력과 다양한 모델라인을 구축한 일본 자동차 업체들은 급격한 EV 전환 대신 HEV를 통한 단계적 전환 추진
  - \* 日 자동차 판매량 중 전기차 비중(%) : ('10년)9.8 → ('20년) 20.2 → ('24년) 47.4.
  - \* 이 중 HEV의 비중은 전체 전기차 판매 비중에서 90% 이상을 차지
- 최근 미국 시장에서는 급속한 EV 전환에 대한 피로감(전기차 캐즘)과 EV의 지원정책의 철폐로 연비성능이 높은 HEV 수요가 증가할 전망
  - \* '30년 미국내 HEV 판매는 '24년 대비 2.5배인 412만대로 증가하여, 미국의 신차 판매에서 1/4을 차지할 전망(S&P Global Mobility)<sup>12)</sup>
  - 일본 자동차 제조업체들은 엔저 영향으로 미국에서 HEV 판매가 호조세\*를 지속
    - \* 도요타는 HEV 판매 호조로 해외 판매대수가 '23년 이후 2년 연속 1천만 대를 돌파. '24년 도요타의 미국 내 판매 대수는 전년대비 4% 증가한 233만 대를 기록. 이 중 HEV를 포함한 전동차 비중은 43%를 차지
    - \* 혼다의 '24년 미국내 HEV 판매 실적은 30만 8,000대를 기록. 전체 미국내 판매 대수는 142만 대를 기록, 이 중 HEV가 22%를 차지
- (기업 대응) 미국내 HEV 수요 증가에 대한 대응을 급선무로 추진
  - 혼다는 '30년 HEV 세계 판매실적을 '24년 대비 50% 증가한 130만 대 목표를 제시. 또한 '25년도부터 HEV의 미국 내 판매 전량(40만대 규모)에 대한 현지 생산 계획을 발표

12) 日本經濟新聞(2025.3.18.), 「米ホンダHVにトヨタ電池、関税備え現地調達へ転換」

- 혼다는 HEV를 미국에서 제조하는 과정에서 배터리를 일본과 중국에서 수입해 왔으나, 미 트럼프 정부의 관세 리스크에 대응하기 위해 도요타와 연대하여 새로운 현지 공급망 확보 계획을 발표<sup>13)</sup>
- 도요타는 미국에 140억 달러를 투자하여 노스캐롤라이나州에 배터리 공장을 건설, '25년 4월부터 HEV용 배터리를 출하할 계획
- 이에 혼다는 관세를 회피하기 위해 도요타 미국 공장에서 HEV용 배터리를 조달하고 도요타는 혼다에 납품함으로써 공장 건설 투자 비용을 충당할 수 있을 것으로 기대

□ (중장기 EV 전환) 일본 자동차 업체들은 강점을 가진 HEV 수익 자금을 활용하여 차세대 EV 경쟁력을 확보하는데 주력

- 도요타는 급격히 성장하던 EV 시장의 성장 속도가 둔화되자, EV 목표 실적을 재검토하는 과정에서 단계적으로 목표치를 축소
  - \* 도요타는 '21년 발표한 「신EV 전략」을 통해 '26년 연간 글로벌 EV 판매 대수 목표를 150만대로 설정한 바 있음. 하지만, 목표 기준을 '24년 9월 100만대로 축소한 이래, 4개월 만에 '25년 2월 80만대로 연이어 축소<sup>14)</sup>
- 도요타는 신공법과 첨단기술을 채용한 차세대 EV 생산개시 시점을 '26년에서 '27년으로 연기<sup>15)</sup>
- 도요타가 개발 중인 차세대 EV는 운행 거리를 종전 모델의 2배인 1,000Km로 확대하고, 급속충전시간도 현행 30분에서 20분 이하로 단축할 계획

13) 日本経済新聞(2025.3.18.), 「米ホンダHVにトヨタ電池、関税備え現地調達へ転換」

14) 日本経済新聞(2025.2.20.), 「トヨタのEV計画、80万台に下方修正、中国で生産強化」

15) 日経XTECH(2025.1.6.), 「トヨタが次世代のEVの投入を延期、初のギガキャスト導入で課題が浮上か」

- ‘기가 캐스트’ \*라는 혁신 기술을 도입하여 차량 경량화와 원가절감을 달성할 계획
- \* 기가 캐스트는 고온으로 녹인 알루미늄 합금을 고속·고압으로 금형에 주입해 차체 부품 등을 일체형으로 성형하여 부품 수를 크게 줄인 기술임. 이러한 생산혁신과 함께 차세대 전고체전지의 개발에 주력하면서 EV 경쟁력을 강화
- \* 자동차용 기가캐스트의 세계 시장 규모가 '23년 7,100만 달러에서 '33년 36억 달러로 50배나 성장할 것으로 전망(BIS Research)
- 도요타는 컨베이어 벨트 대신 모듈 생산방식을 도입하여, 생산공정, 공장투자, 생산준비 기간을 1/2로 축소

**【 일본 자동차 업체의 EV 전환 추진계획 (24년 기준) 】**

기업명	주요 내용
도요타	- EV, 인공지능, SDV 등 신성장 영역에 2조 엔 이상 투자 계획 - '26년 글로벌 EV 판매 대수 목표를 150만 대→ 100만 대→ 80만 대로 연이어 단계적으로 축소
닛산	- '26년까지 EV 및 e-POWER 탑재 차량 END 16차종의 신형 EV 도입 ('24년 EV 2개 차종, '25년 EV 2개 차종 및 PHEV e-POWER 1개 차종, '26년 EV 4개 차종 및 PHEV e-POWER 4개 차종 도입 추진) - '30년까지 34개 차종의 전기차를 투입해 전체 영역별로 출시
혼다	- '30년까지 30차종 이상의 EV 도입 추진, 향후 10년간 약 10조엔 투입해 전동화 시설 확충 및 소프트웨어 기술 개발 추진 - '40년까지 글로벌 EV/FCEV 판매 비율 100% 목표
마쓰다	- '30년까지 EV 판매 비중 25~40%까지 확대 목표 (파나소닉 에너지와 협업)
스바루	- '30년까지의 전동차 판매 비중을 'EV 50%'로 설정 변경 - '28년 말까지는 자체 개발한 EV를 투입하는 한편, '26년 말부터는 도요타와 공동 개발한 EV 4개 차종을 출시할 예정
미쓰비시	- NISSAN·르노와 3사 연합으로 향후 5년간 EV 개발에 200억 유로 투자해 '30년까지 30여 종의 신형 EV 공동 개발 '30년 세계시장 전동차 판매비중 50% 달성

자료 : 각 사 홈페이지

□ (대중 EV 전략) 세계 최대 EV 자동차 시장인 대중 수출 경쟁력을 제고하기 위한 전략을 강화

- 중국 자동차 업체들은 중국 정부 EV 지원을 배경으로 가격과 기술 경쟁력을 확보하면서 시장 점유율이 증가한 반면, 일본 자동차 제조업체들은 중국 시장에서의 경쟁력이 지속적으로 하락<sup>16)</sup>
  - \* 중국 자동차 시장에서 중국 제조업체 점유율: '20년(38%) → '23년(56%)
  - \* 중국 자동차 시장에서 일본 제조업체의 점유율: '20년(23.1%) → '23년(14.5%)
- 중국 제조업체의 가격·품질 경쟁력 상승과 중국산 EV의 공세가 두드러지자, 일본 자동차 제조업체의 중국 판매 실적이 크게 하락
  - \* '24년 1~10월 기준으로 혼다의 중국 판매 실적은 전년대비 31%나 감소

**【 일본 자동차 제조업체 3사의 중국판매 실적(대) 】**

	2022년		2023년		2024년 1~10월	
	판매대수	증감률	판매대수	증감률	판매대수	증감률
도요타	1,940,600	△0.2%	1,907,600	△1.7%	1,412,900	△9.3%
혼다	1,373,122	△12.1%	1,234,181	△10.1%	663,626	△31%
닛산	1,045,197	△22.1%	793,768	△16.1%	558,168	△10%

자료: JETRO(2024.12.20.), 「急速な変化を見せる中国の自動車産業と日本企業」

- 트럼프 신정부 출범 이후에도 일본 자동차 제조업체들은 중국 시장을 미국과 분리하여 중국 소비자의 니즈에 부합하는 맞춤형 자동차를 생산하기 위해 새로운 대응 체계를 재구축
- (도요타) '25.2.5일 중국 상해시에 100% 출자한 新회사를 설립하여, 중국 소비자 수요 맞춤형 자동차를 생산하기 위해 중국 현지 멤버를 주축으로 활용하는 럭셔리 EV 개발 계획을 발표<sup>17)</sup>

16) JETRO(2024.12.20.), 「急速な変化を見せる中国の自動車産業と日本企業」

- \* 도요타는 상하이 정부와 '탄소중립에 관한 포괄적 제휴계약'을 체결, 수소에너지, 자율운전기술, 전지 리사이클 등 탄소감축 실현을 위한 사업 전개에 합의
- (혼다) 중국내 자동차 판매실적의 급감으로 엔진 차량의 생산 체계를 축소함과 동시에 수요가 급증하고 있는 EV 및 차량용 소프트웨어 개발을 가속화\*하는 구조개혁을 추진할 계획<sup>18)</sup>
- \* 혼다는 엔진 자동차를 생산하는 광저우 공장의 생산 라인을 축소(2개→1개)하고, 차량용 소프트웨어 개발을 추진하기 위한 새로운 조직(지능화총괄부)을 '25년 4월 중국에 설립할 계획

□ (EV 공동 대응) 혼다와 닛산은 '24.12월부터 합병 논의를 전개해 왔으나, 경영통합 과정에서 이견이 좁혀지지 않아 '25.2.13일 협상 중단

- 일본 2위·3위인 혼다와 닛산의 세계 자동차 판매 대수\*는 하락 전망
  - \* (S&P Global Mobility) 판매 대수 전망('19→'25년, 만 대) : 닛산(500→300), 혼다(500→370)
- 양사는 전 세계 거점에서 생산능력을 축소해야 하는 상황에서, 단독으로 내연기관차, HEV, EV 등 모든 영역에서의 투자가 불가능하다고 판단, 각 사의 강점을 활용하기 위해 경영통합을 추진<sup>19)</sup>
- \* '24년 3월 당시 혼다와 닛산은 "양사의 강점을 결합할 필요가 있고, EV에 대한 빠른 투자가 필요하고, 이를 위해 규모의 경제를 달성해야 한다" 발표. 포괄적 협업을 위해 전략적 파트너십을 검토하기 시작했다는 내용의 MOU를 체결
- 하지만, 경영통합 과정에서 닛산의 구조조정 계획 수립이 늦춰지는 것에 대해 혼다가 불만을 갖게 되고, 혼다가 닛산을 지주회사 대신 자회사로 만든다는 계획에 대해 닛산이 반발하면서 '25.2.13일 합병 계획은 무산

17) 日経クロステック(2025.02.07.) 「トヨタが中国生産レクサスEVを27年以降に、米国の電池工場はHEV用も」

18) 日本経済新聞(2025.3.10.) 「ホンダ、中国・広州のエンジン生産半減、EVシフトを加速」

19) 鶴原吉郎(2025.2.25.) 「ホンダ・日産の提携はこれからどうなる？」 日経XTECH

## 제3장 디지털 전환 시대, 일본의 모빌리티 DX 전략

### 제1절 일본의 모빌리티 DX 전략

□ (전략) 日 경제산업성·국토교통성, '24.5월 「모빌리티 DX 전략」 발표

- 「모빌리티DX전략」에서는 민관 협력을 통한 3대 대응 분야 제시
  - ① SDV\* 전환 ② 자율주행 차세대 모빌리티 서비스 ③ 데이터 활용 분야에서 경쟁우위를 확보하기 위한 기본 전략과 대응

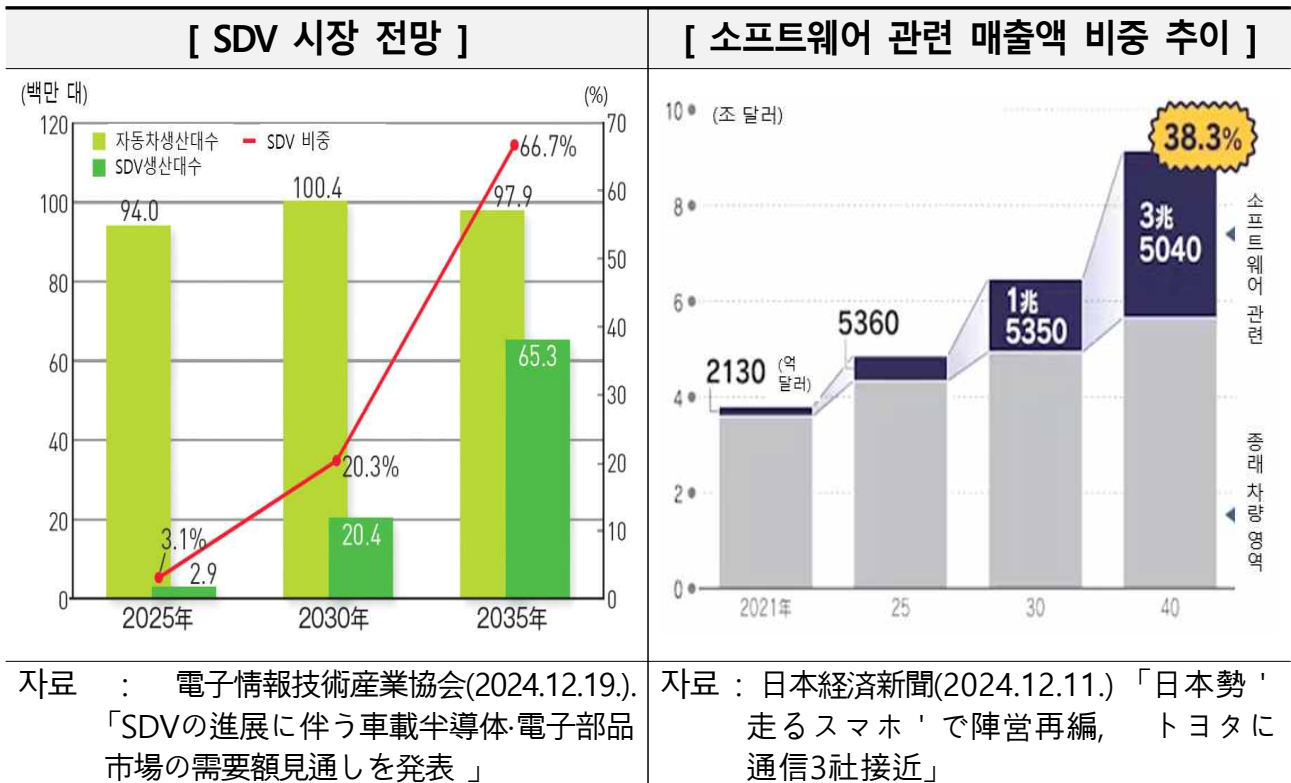
\* SDV(Software-Defined Vehicle)는 소프트웨어가 하드웨어인 자동차 기능과 성능을 결정. 이에 스마트폰과 같이 소프트웨어를 업데이트하는 방식으로 자동차 성능을 개선하여 새로운 부가가치를 지속하여 제공하는 자동차를 의미

#### 【 '모빌리티 DX' 경쟁 3대 영역 】

구분	주요 내용
SDV	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 차량 개발·설계 구조의 전환으로 소프트웨어 중심의 SDV 개발 가속화</li> <li>· 소프트웨어 업데이트, 자율주행기술 융합으로 새로운 가치 제공</li> </ul>
모빌리티 서비스	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 지속적인 인류(人流), 물류(物流) 서비스 제공이 중요한 사회 과제로 대두, 자율주행이나 온디맨드 서비스 구현에 대한 강한 기대감 형성</li> <li>· 저출산·고령화 등 일본의 다양한 사회 과제 해결을 뒷받침하는 동시에 전 세계에 보급할 수 있는 새로운 비즈니스로 육성</li> </ul>
데이터 활용	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 자동차의 제조-이용-폐기 전 과정에서 무수한 데이터가 존재. 이러한 데이터를 종합적으로 파악해 공급망을 강화하고, 다른 사업에도 활용할 수 있도록 제공하여 새로운 서비스 가치 창출 도모</li> <li>· 기업 간 데이터 연계 기반을 구축하기 위한 대응을 강화. 데이터 유효 활용을 통한 새로운 비즈니스 창출</li> </ul>

자료 : 經濟産業省·國土交通省(2024.5) 「モビリティDX戦略」, KIAT(2024.6), 「일본 자동차 산업의 모빌리티 DX전략」 재인용

- 경제산업성은 '30년 일본 SDV의 점유율을 30%(1100~1200만 대)까지 확대하는 구체적 목표를 설정<sup>20)</sup>
- 일본 정부는 제조-이용-폐기까지의 수명 주기 데이터를 파악하여 공급망을 강화하고, 새로운 모빌리티 서비스 가치를 창출할 계획
- (전망) 글로벌 SDV 생산 대수(신차 판매에서 차지하는 비중)는 '25년 290만 대(3.1%)에서 '35년 6,530만 대(66.7%)로 급증할 전망
- SDV 보급이 급속히 증가한 결과, '40년 자동차 제조업체 매출액에서 차량용 애플리케이션 이용 등 소프트웨어 관련 매출이 38.3%를 차지



20) 経済産業省・国土交通省(2024.5) 「モビリティDX戦略」

## 제2절 일본 자동차 제조업체의 모빌리티 전환 전략

### □ (기업 대응) 자체 플랫폼 개발 및 기업 간 제휴를 통해 디지털 서비스 강화

- 일본 자동차 제조업체들은 모빌리티 경쟁력을 확보하기 위해 ① 디지털 서비스를 강화하여 새로운 고객 경험을 제공 ② 독자적인 제조 플랫폼 구축을 통한 수익성 제고 ③ 기술 역량 제고를 위해 협력 파트너십 구축 전략 수립

#### 【 일본 자동차 제조업체의 모빌리티 서비스 추진 계획 】

기업명	주요 내용
도요타	<ul style="list-style-type: none"> <li>· (SDV) 소프트웨어 업데이트로 새로운 기능을 추가하고 사용자 경험을 개선</li> <li>· (EV) EV 전용으로 소프트웨어로 최적화할 수 있는 e-TNGA(Toyota New Global Architecture) 플랫폼을 채용</li> <li>· (자율주행) 도요타는 '웨이모'와 협력하여 자율주행기술을 개발, 이를 차량 소프트웨어와 통합</li> <li>· (플랫폼) 차세대 차량을 위한 소프트웨어 플랫폼인 Arene을 개발. Arene은 핵심 소프트웨어를 통합적으로 업데이트를 지속할 수 있도록 지원</li> </ul>
닛산	<ul style="list-style-type: none"> <li>· (SDV) '닛산 인텔리전트 모빌리티'라는 브랜드를 통해 SDV 전략 추진. 차량의 다양한 서비스를 소프트웨어로 통합하여 맞춤형 서비스를 제공</li> <li>· (자율주행) 닛산은 자율주행차 개발을 위한 소프트웨어 플랫폼을 개발 중. 이를 통해 Level 4 자율주행 목표를 달성할 계획</li> </ul>
혼다	<ul style="list-style-type: none"> <li>· (SDV) 소프트웨어 업데이트를 통해 차량 기능 개선을 지속. EV와 자율주행차를 위한 소프트웨어 시스템 개발에 집중</li> <li>· (자율주행 및 커넥티드 카) 혼다는 자율주행 기술 발전을 위해 level 3 자율주행 시스템을 도입하며, 이를 소프트웨어로 제어하는 방안을 추진</li> <li>· (IOT) 혼다는 차량과 외부 시스템 간의 인터넷 연결을 통해 차량의 성능을 모니터링하고 데이터를 실시간으로 분석하는 시스템을 구축</li> </ul>

자료 : 經濟産業省·國土交通省(2024.5) 「モビリティDX戦略」 및 각 사 홈페이지

① (디지털 서비스 강화) 다양한 기능의 애플리케이션 제공을 통해 맞춤형 엔터테인먼트 서비스를 강화

- 혼다와 소니가 '22년 합작법인 「소니·혼다 모빌리티」를 설립
  - 동사는 게임, 영화 등 다양한 엔터테인먼트 서비스를 제공하여 목적지에 도착해서도 내리고 싶지 않은 자동차를 목표로 만들고자, 엔터테인먼트 관련 기능을 업데이트할 수 있도록 자동차를 대상으로 스마트폰의 기능을 강화
  - 동사는 SDV 차량 AFEELA\*를 공동으로 개발, '25년 혼다 미국 공장에서 생산을 개시, '26년부터 출시 예정
    - \* AFEELA는 엔터테인먼트, 자율주행, 증강현실 등 첨단기술이 집약된 SDV로 와이드 패널을 활용하여 인포테인먼트 요소\*를 대폭 강화
    - \* 차량용 인포테인먼트는 운전자를 위한 주행 정보, 네비게이션, 차량 제어, 영상 감상, 게임 등을 단일 화면에서 통합 운영하는 기능을 말함
  - 동사는 이업종 연대를 통해 새로운 가치를 창출하기 위해, 소니의 강점인 콘텐츠와 혼다의 강점인 차량 제조 역량을 결합하여 새로운 수익 모델의 차별화를 추진

② (플랫폼 구축) SDV 전환을 위한 핵심 경쟁력은 서비스 추가·변경·삭제를 지원할 수 있는 소프트웨어 플랫폼 구축에서 생성

- 소프트웨어를 작동하는 기반인 자동차 OS는 경쟁 영역으로서 제조업체별로 자체 플랫폼을 구축하기 위한 독자적인 연구가 진행 중
  - 도요타는 모빌리티용 OS 시장에서 우위를 점하면 미래 자동차 시장에서 막대한 효과\*에 따른 고객 확보가 용이할 것으로 기대하며 'ARENE OS'를 자체 개발을 추진 중.

- \* 락인 효과의 대표적 사례로 애플 전자기기는 자체 OS의 폐쇄성이 커서 아이폰 사용자가 애플워치, 맥북, 태블릿을 함께 사용하는 경향이 두드러짐.<sup>21)</sup>
- 도요타는 '25년 차세대 자동차용 OS(운영체제)인 ARENE\*개발을 추진<sup>22)</sup>
  - \* ARENE은 핸들, 브레이크, 가속 등의 제어기능뿐만 아니라 지도의 정밀도, 차량 정체 정보 등을 일괄적으로 수신하는 기능까지 포함.
  - 도요타는 제조사나 차종과 무관하게 ARENE을 탑재한 차량이라면 같은 기능을 구현할 수 있는 것을 목표로 제시
  - ARENE OS는 하드웨어와 소프트웨어를 분리하여 여러 가지 기능을 API(Application Programming Interface) 형태\*로 이용할 수 있도록 개발 됨. 그 결과 소프트웨어 개발의 효율성이 크게 제고
  - \* API 형태인 장점은 외부 소프트웨어 개발자에게도 개방되어 자동차를 전문으로 하지 않는 사업자도 자율 운전, 자동차 부품의 제어 기술에 참여하도록 유도
- ③ (파트너십 구축) 일본 자동차 제조업체는 핵심 경영이념인 자전주의를 버리고 새로운 가치를 창출하기 위해 디지털 분야에서 다양한 파트너십을 구축
  - 차세대 자동차 SDV 개발을 실현하기 위해서는 개별 기업의 독자적 기술로는 대응하기 어렵기 때문에, 관련 기술의 공동 개발을 촉진할 수 있는 산업구조 전환이 요구<sup>23)</sup>
  - SDV와 차세대 모빌리티 서비스를 추진하기 위해 첨단기술(자동차, IT, 통신)의 융합과 데이터 제휴가 필요

21) 연합뉴스(2024.5.10.) 「진격의 도요타, 2025년, 두 번째 한일전 시작된다.」

22) 日経ビジネス(2024.11.20.), 「'トランプリスク' に身構える自動車業界 EVシフト、5年以上の遅れも」

23) 日本経済新聞(2024.5.20.), 「次世代車SD共同開発,車産業 'ケイレッツ' 中心の転換カギ」

- 자율운전 AI 학습 데이터를 자동차 제조업체가 공유하고, 반도체, 생성형 AI 등 7개 분야 공동연구가 진행되며, 디지털 인재를 공동으로 육성하는 움직임도 구체화
- '24년 2월 도요타, 혼다, 닛산은 자동차의 디지털화를 위한 글로벌 경쟁이 치열해지는 가운데 차량용 소프트웨어 개발 협업을 촉진하기로 합의<sup>24)</sup>
  - 3社は 소프트웨어와 다른 시스템 간의 링크 역할을 하는 API 기본 플랫폼을 표준화하여 3社の 다양한 소프트웨어를 설치할 수 있도록 합의
  - 구체적으로 반도체, API, 시뮬레이션, AI, 보안, 고정밀 3차원 지도 등의 공동 기술개발을 추진하고 소프트웨어 사양 표준화를 도모
  - 차종에 상관없이 공통으로 이용할 수 있는 효율적인 인프라를 구축하여, 다른 자동차 제조업체도 새로운 가치를 공동으로 창출할 수 있는 오픈 환경을 구축하여 글로벌 시장 전개를 추진
- SDV 관련 다양한 기술 개발의 협력 필요성이 높아지자, 일본 자동차 제조업체들은 디지털·IT 업체와의 협력을 가속화
  - (도요타-NTT) 양사는 '24.10월 '30년 보급을 목표로 5000억 엔을 투자하여, 교통사고 예방을 위한 소프트웨어 공동 개발\*에 착수한다고 발표
    - \* NTT의 차세대 통신(IOWN)을 활용하여 사고가 예견되면 핸들이나 브레이크를 자동 조작하는 자율주행 시스템 기술을 개발할 계획
  - (혼다-SCSK) '26년 SDV 발매를 목표로 SCSK와 소프트웨어 개발 파트너십에 합의하고 업무 제휴\*를 체결
    - \* 차세대 전자 플랫폼 운영체제, 전기차 파워트레인, 첨단 안전 자율주행, 차량용 인포테인먼트 분야에서 소프트웨어 개발 협력에 가속화

24) 뉴스타운(2024.10.17.), 「일본 자동차 메이커 3사, “SDV 소프트웨어 개발 협력”」

- (J-QuAD DYNAMICS) 세계 최첨단 소프트웨어 개발을 목표로 일본의 대표적 부품기업인 덴소(센싱기술), 아이신(파워트레인), 어드빅스(브레이크 기술), 제이텍트(스티어링) 4개사가 '19년 출자하여 설립
- \* 각 사별로 분산된 기술의 강점과 지혜를 집결하여 SDV 개발을 실현한다는 목표로 설립. 동사는 차량통합제어 소프트웨어, 자율운전, 자율주차, 차량운동제어 등의 분야에서 최첨단 소프트웨어 개발을 추진
- 도요타를 비롯한 일본 자동차 제조업들은 중국 내수 시장을 개척하기 위해 중국 기업과의 SDV 개발을 위한 전략적 협업·제휴를 강화
- 일본 자동차 업체들이 중국을 미국 시장과 분리하여 중요하게 대응하는 이유는 중국 정부가 신기술을 우선 적용하여 시장 반응을 보고 규제하기 때문에 SDV 서비스 개발 과정에서 다양한 사용자 경험을 테스트 베드로 활용할 수 있기 때문임.

**【 일본 자동차 제조업체와 중국기업과의 소프트웨어 관련 협업 사례 】**

일본기업-중국기업	협업 및 제휴 사례
도요타-텐센트 ('24.4월)	- AI, 클라우드, 빅데이터 3분야에서 협력을 추진, '24년 공동 개발한 서비스를 차량에 탑재할 계획
도요타방적-Didi ('24.4월)	- Didi(배차 앱)와 자율운전택시 관련 시스템을 공동 개발
도요타- Momenta ('24.7월)	- 광저우 도요타는 'Momenta(자율주행 스타트업)'와 도로주행, 장애물 회피, 주차 등 스마트 운전자 지원시스템을 공동 개발
닛산-Momenta ('24.11월)	- 닛산자동차는 'Momenta'와 도로주행, 주차 지원 기능에 추가하여, '도시기억 내비게이션(NOA)' 제휴를 강화
혼다-화웨이 혼다-iFLATEK ('24.4월)	- 혼다의 새로운 EV 브랜드 '婵 (YE)' 시리즈에 화웨이가 개발한 지능형 자율주행 시스템과 디스플레이를 탑재 - iFLATEK가 개발한 음성인식 AI 채용을 결정

자료 : JETRO(2024.12.20.), 「急速な変化を見せる中国の自動車産業と日本企業」

## 제4장 결론 및 시사점

- (대전환 시대) 일본 자동차 산업은 트럼프의 2.0 시대와 모빌리티 디지털 전환이라는 복합적 위기에 직면
  - 트럼프 2.0 시대, 일본 자동차 제조업체들은 공급망의 지속가능성을 확보하며, 특정 지역·특정 모델에 편재되지 않는 수익 기반을 확보
  - 디지털 전환을 위해 일본 정부 주도로 SDV 시장 점유율 목표를 제시, 개발 속도와 경쟁력을 높이기 위해 다양한 파트너십과 협업을 강화

### 【 대전환 시대, 일본 자동차 제조업체의 대응 전략 】

		일본 자동차 제조업체의 대응 전략
트럼프 2.0 시대	공급망 전략	<ul style="list-style-type: none"> <li>· (대미 투자) 일본 자동차 업체들은 멕시코내 생산규모를 축소하여 미국내 생산거점에서 생산을 확대하는 설비 투자 계획을 발표</li> <li>· (리스크 축소) 공급망 재구축은 막대한 시간과 경비가 필요. 공급망을 유지하면서 장기적으로 생산지와 판매지를 조정, 단기적으로 비용 증가를 억제하는 대응을 강화</li> </ul>
	EV 전략	<ul style="list-style-type: none"> <li>· HEV 경쟁력을 기반으로 급격한 EV 전환에서 단계적 전환 방식으로 추진</li> <li>· HEV 수요 확대에 대응하기 위해 현지 공급망을 확충</li> <li>· 첨단기술 도입과 생산공정 혁신을 통해 경쟁력을 제고한 EV 출시를 확대</li> </ul>
디지털 전환 시대	디지털 서비스 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 모빌리티 경쟁력을 확보하기 위해 디지털 서비스를 강화하여 새로운 고객 경험을 제공</li> <li>· 독자적인 OS를 탑재한 모델을 개발, 제조 플랫폼을 구축하여 새로운 수익 모델을 창출</li> </ul>
	파트너십 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>· 차량용 소프트웨어 개발 촉진하기 위해, 다양한 파트너십을 구축, 새로운 수익 모델의 차별화를 추진</li> <li>· 일본 자동차 제조업체들은 중국 기업과도 소프트웨어 분야에서 다양한 협력을 추진</li> </ul>

자료 : 본문 내용을 토대로 필자 작성

- (공급망 재편) 한국 자동차 제조업체도 전략적으로 대미 현지 생산을 확대하면서 특정 지역에 편재되지 않는 글로벌 판매 수익 구조를 구축
  - 멕시코를 기반으로 북미 자동차 공급망을 구축한 한국 자동차 제조업체들도 관세 부과 방침에 민감하게 반응하며, 부정적 영향을 최소화하기 위해 시나리오별 대응을 강화해야 할 것임.
  - 한국 자동차부품 제조업체들도 우선 관세가 부과되지 않은 거점에서 생산량을 유연하게 확대·조정하여 생산지와 판매지를 재구축하는 방안 검토가 필요
  - 일본 자동차 제조업체 중 대미 판매 의존도가 상대적으로 낮은 도요타\*가 관세 부과에 따른 영업이익 하락률이 적을 전망. 특정 국가·지역에 편재되지 않는 수익 구조 기반을 구축한 점이 기여
- \* 도요타의 '24년 지역별 판매 비중을 보면, 미국이 23%, 중국, 아시아, 일본, 유럽 지역도 10~20% 정도로 고르게 분포
- (리스크 축소) 글로벌 이슈가 수시로 발생하여 불확실성이 높아짐에 따라, 비용 축소를 위한 전략을 강구해야 할 것임
  - 향후 시장 규모 축소가 예상되는 내연기관차는 일정 생산 규모를 유지하지 못하면 엔진 및 관련 부품의 생산비용 증가가 예상
  - 일본 자동차업체들은 중장기적으로 수요가 감소하는 내연기관차 생산에 대해서는 규모의 경제를 확보하며 비용 상승을 줄이는 대응책을 강구
  - 한국 자동차 제조업체도 자동차 산업의 패러다임 전환으로 부품 산업의 구조조정이 불가피할 것으로 전망

- 이에 한국 자동차 업체들도 비용 증가를 억제하기 위해 생산 효율성 제고, 노무비 절감, 물류체계 전환 등의 다각적 대응을 강구
- 트럼프의 관세 부과 정책으로 미국 내 판매 자동차 비용은 1대당 2,700 달러나 증가하여 글로벌 자동차 제조업체의 영업이익 감소는 불가피
- DX를 활용하여 물류관리 및 생산 효율성을 제고하면서 근로자 업무 부담을 경감하기 위한 다양한 대책을 고려할 필요가 있음.

#### □ (한일 간 경쟁) EV 및 신흥국 자동차 시장에서 한일 간 경쟁이 가속화

- 신흥국에서 한일 간 자동차 제조업체의 경쟁이 가속화될 전망. 이에 한국 자동차 업체들은 미국 시장과 분리하여 신흥국 현지 수요 변화에 민첩하게 대응할 수 있도록 맞춤형 진출 전략을 강화해야 할 것임
- '25년 글로벌 자동차 판매량은 중국, 인도로 대표되는 신흥국 중심으로 성장할 전망. 이에 일본 기업들은 신흥국에서의 경쟁력을 제고하기 위한 투자 전략을 강화
- \* 도요타는 '25.2.5일 중국에 고급차 브랜드인 렉서스 신공장을 건설하여 중국의 EV 수요가 증가하는 가운데 맞춤형 차량 생산 및 현지 기업과의 마케팅 제휴로 입지 노력 확대를 강화
- \* 스즈키는 EV 모델(e-Vitara)을 인도 구자라트주 공장에서 '25년 봄부터 생산하여 판매할 계획. 동 모델은 인도 소비자 수요에 맞춤형으로 가볍고 연비가 높으며, 필요한 기능만을 탑재하여 가격 경쟁력을 확보
- 한편, 일본 제조업체의 EV 경쟁력 강화 정책으로 EV 시장에서의 한일 간 경쟁도 격화될 것으로 전망
- 트럼프 행정부의 출범으로 일본 자동차 제조업체들은 강점을 가진 HEV를 중심으로 수익을 확보하면서 EV 경쟁력을 확보할 수 있는

### 절호의 기회로 활용

- 특히, 일본 자동차 제조업체는 중국 EV 산업의 강점인 가격 경쟁력에 대응하기 위해 개발·생산 부문에서 플랫폼, 부품 공유 등으로 고정비를 줄이고 개발 리스크를 분담하는 전략을 모색
- 우리 기업들도 향후 일본 자동차 제조업체의 EV 경쟁력 강화를 위한 연구개발 동향, 생산공정 혁신, 배터리 및 주요 부품의 가격경쟁력 등을 면밀히 분석하여 대응책을 마련해야 할 것임

### □ (한일 간 협력) SDV로의 전환 과정에서 미래 성장 동력을 확보하기 위한 한일 간 협력이 기대

- SDV, 자율주행기술 등 새로운 영역에서의 시장 선점 경쟁이 격화되고 있는 가운데, 자동차 제조업체 간 협력 및 타 산업과의 전략적 연계 등을 통한 경쟁력 강화가 중요한 과제로 부상
- 일본 자동차 제조업체들은 새롭게 확장되는 모빌리티 비즈니스에서 소프트웨어 중심으로 전환하는 가운데 새로운 비즈니스 영역을 개척
- 한국 자동차 제조업체들도 이러한 변화에 선제적으로 대응하기 위해, SDV 개발을 위한 다양한 파트너십 구축을 통해 플랫폼과 연구개발 리스크를 분담하여 공급망의 지속가능성을 도모할 수 있는 기반을 확보해야 하는 상황임.
- 특히, 모빌리티 서비스 관련 소프트웨어 분야에서는 한국과 일본의 협력과 제휴 가능성이 높을 것으로 기대
- 모빌리티 산업의 영역이 하드웨어를 제작하는 것뿐만 아니라 다양한 서비스 산업 영역을 포함하여 새로운 서비스를 제공하기 위한 차별화가 핵심 요소로 부각

- 자동차가 스마트 기기로 진화하면서 완성차 제조사와 기존에 협업하지 않았던 기업과의 합종 연횡 사례도 증가
  - 한일 양국 모두 신규 사업 부문\*에서의 협력 방안을 고려하는 것이 필요
- \* SDV, EV, 수소연료 중심의 차세대 자동차를 생산하기 위한 대응 전략을 우선 추진

## 참고 문헌

### <국문 자료>

KIAT. 2024. 「일본 자동차 산업의 모빌리티 DX전략」

### <영문 자료>

IEA. 2024. 「Global EV Outlook 2024」

### <일문 자료>

木内登英. 2025. 「트럼프相互関稅導入へ: 非関稅障壁も対象となり日本の対米輸出自動車に追加関稅の可能性も」

\_\_\_\_\_. 2025. 「트럼프大統領は対日貿易赤字削減へ対日関稅に言及: 日本車に25%の関稅は日本のGDPを0.08%押し下げる」

經濟産業省・國土交通省. 2024. 「モビリティDX戰略」.

市川雅浩. 2025. 「日本の対米貿易と関稅率および非関稅障壁に関する考察」

JETRO. 2024. 「急速な変化を見せる中国の自動車産業と日本企業」

電子情報技術産業協會. 2024. 「SDVの進展に伴う車載半導体・電子部品市場の需要額見通しを發表」

鶴原吉郎. 2025. 「ホンダ・日産の提携はこれからどうなる?」 日経XTECH

熊野英生. 2025. 「米国向け輸出車に25%関稅賦課をどうみるか?」

日経クロステック. 2025. 「トヨタが中国生産レクサスEVを27年以降に, 米国の電池工場はHEV用も」

日本自動車會議所. 2025. 「自動車サプライヤー, 트럼프関稅対策に頭悩ます」.

日本自動車工業會. 「統計データ檢索」 홈페이지

<언론보도 자료>

- 「EV販売台数, テスラは前年比1%減少, 中国BYDは12%増加」. 『読売新聞』(2025.1.3.)
- 「車1台‘コスト40万円増’トランプ関税, 自動車メーカー影響必至」. 『朝日新聞』. (2025.3.5)
- 「車は対米輸出の3割, 影響も」. 『日本経済新聞』. (2025.2.20).
- 「次世代車SD共同開発, 車産業‘ケイレッツ’中心の転換カギ」. 『日本経済新聞』(2024.5.20.),
- 「トランプリスクに身構える自動車業界. EVシフト, 5年以上の遅れも」. 『日経ビジネス』. (2024.11.20.)
- 「トランプ関税, 中国やメキシコに圧力日本企業にも影響」. 『日本経済新聞』. (2024.11.26).
- 「トランプ関税に怯える日本車」. 『日本経済新聞』(2024.11.18).
- 「トランプ2.0, 世界企業に変革迫る」. 『日本経済新聞』. (2024.11.18.).
- 「トヨタのEV計画, 80万台に下方修正, 中国で生産強化」. 『日本経済新聞』. (2025.2.20.)
- 「トヨタが次世代のEVの投入を延期, 初のギガキャスト導入で課題が浮上か」 『日経XTECH』. (2025.1.6.),
- 「ホンダ, 中国・広州のエンジン生産半減, EVシフトを加速」. 『日本経済新聞』. (2025.3.10.)
- 「ホンダなど輸入日本車, 24年過去最高, インドを拠点に」. 『日本経済新聞』(2025.1.13.),
- 「米ホンダHVにトヨタ電池, 関税備え現地調達へ転換」. 『日本経済新聞』(2025.3.18.),
- 「日本勢‘走るスマホ’で陣営再編, トヨタに通信3社接近」. 『日本経済新聞』(2024.12.11.)

「GM, メキシコ生産縮小」. 『日本經濟新聞』. (2025.2.4.).

「진격의 도요타, 2025년, 두 번째 한일전 시작된다」. 『연합인포맥스』 (2024.5.10.)

「일본 자동차 메이커 3사, “SDV 소프트웨어 개발 협력”」. 『뉴스타운』 (2024.10.17.),

## 2025년 KOTRA 발간자료 목록

### □ GMR (Global Market Report)

번호	제목
25-001	AI 시장의 부상 : 수출 기회의 새로운 장
25-002	2024년 하반기 對韓 수입규제 동향과 전망
25-003	미국 신정부 출범 1개월, 정책이 바꾸는 미국 유망시장
25-004	2025년 주목해야 할 진출유망국 6
25-005	미국 해양 조선업 시장 및 정책 동향을 통해 본 우리 기업 진출 기회
25-006	미국 전력망 산업 동향 및 우리기업 진출전략

### □ KOTRA자료

번호	제목
25-001	2025 외국투자자를 위한 입지가이드
25-002	2025 외국투자자를 위한 환경정책가이드
25-003	2025 외국투자자를 위한 조세가이드
25-004	2025 외국투자자를 위한 통관가이드
25-005	2025 외국투자자를 위한 비자가이드
25-006	2025 외국투자자를 위한 노사가이드
25-007	2025 외국투자자를 위한 법인설립가이드
25-008	2025 Industrial Sites in Korea
25-009	2025 Environmental Policy in Korea
25-010	2025 Taxation in Korea
25-011	2025 Customs Clearance in Korea
25-012	2025 Visa Guide for Investing in Korea
25-013	2025 Labor Laws in Korea
25-014	2025 Guide to Establishing a Business in Korea
25-015	외국인투자 관련 환경정책동향(2024년 4분기)
25-016	달라지는 고용노동정책 및 제도(2024년 4분기)
25-017	Environmental Policy Trends in 4Q 2024
25-018	Changes in Employment and Labor Policies (4Q 2024)
25-019	베트남 바이오의료 시장 진출 가이드북
25-020	산업입지 정책동향 (2024년 하반기)

25-021	Major Industrial Site Policy Trends (2H of 2024)
25-022	2024 글로벌 인재 서포터즈 수기집
25-023	2025 외국인투자상담 FAQ
25-024	KOTRA 글로벌 전시회 탐방기 J.P.Morgan Healthcare Conference Week 2025
25-025	스타트업 일본 투자진출 A to Z 일본에서 거점 설립하기
25-026	수출 5강을 향한 도약 : 2024년 해외전시회 성공스토리
25-028	2025 KOTRA 서비스 가이드북
25-029	FAQ on FDI in KOREA 2025
25-030	2024 취업연계형 FTA 실무인력 양성사업 추진성과 및 우수사례 보고
25-031	글로벌 비즈니스 인문상식 : 아시아 대양주 편
25-033	외국인투자 가이드 2025

설명회자료

번호	제목
25-002	KOTRA 해외수주협의회 제50차 수요포럼 : 해외수주 1조 달러 시대와 KOTRA의 역할
25-003	변화하는 아세안에서 찾는 비즈니스 돌파구

## 작 성 자

- 아시아중아팀 김은지
- 도교무역관 최효식

# 대전환 시대, 일본 자동차 산업의 대응 전략 분석과 시사점

Global Market Report 25-009

발행일	2025년 4월
발행인	강경성
발행처	대한무역투자진흥공사(KOTRA)
주소	서울시 서초구 현릉로13
전화	1600-7119
홈페이지	<a href="http://www.kotra.or.kr">www.kotra.or.kr</a>
문의처	아시아중아팀(02-3460-3221)

• ISBN: 979-11-402-1311-5 (95320)



**kotra**  
Korea Trade-Investment  
Promotion Agency