

News Release

Hyundai、2023 CEO Investor Day にて

「Hyundai Motor Way」戦略によって、

加速する電動化と将来のモビリティ目標のための進路を設定

- Hyundai が「Hyundai Motor Way」戦略に基づく中長期的な事業計画と財務計画を発表
- Hyundai は EV の年間販売目標を 2030 年までに 200 万台へ引き上げ
- 今後の 10 年間で 109.4 兆ウォンを投資し、
スマートモビリティソリューションプロバイダーへの移行を加速
 - … 電動化のための資金は 35.8 兆ウォンで、そのうち 9.5 兆ウォンはバッテリーの開発、
残りは EV の次世代モジュラーアーキテクチャーの開発と EV 生産能力の増強に投入
- Hyundai はその戦略の詳細な計画を次のように概説：
 - … IMA (Integrated Modular Architecture)：
現在の E-GMP EV プラットフォームに代わる次世代 EV 専用プラットフォームの IMA を開発
 - … EV の生産：
EV 工場を新設するだけでなく、コストと時間を削減するために既存の ICE 工場を活用し、
EV 生産の拡大と生産能力の最適化を図る
 - … バッテリー：
バッテリー材料の安定した調達、設計力、次世代バッテリーなど、
バッテリーのバリューチェーン全体の強化
 - … 将来の事業：
自動運転、ソフトウェア、ロボティクス、先進エアモビリティ、水素の計画を推進するために
戦略パートナーとの協力を継続
- 新たに導入された戦略に基づき、伝統を踏まえながら電動化への移行を成功させる

ソウル、2023年6月20日 - Hyundai Motor Company は、ソウルで待望の「2023 CEO Investor Day」を開催し、先見性のある中長期的な事業戦略と財務計画を発表しました。同社は、内燃エンジン（ICE）車のイノベーションに関する知識と伝統を積極的に活用することを目的として、新たに導入した「Hyundai Motor Way」戦略を通して、電動化時代への移行を成功させることを約束します。

この戦略を実行し、今後の10年間に109.4兆ウォンの大型投資を確保することで、スマートモビリティソリューションプロバイダーへの転換を加速させます。さらに、将来のモビリティ産業におけるリーダーシップを確保するため、自動運転、水素、ロボティクス、先進エアモビリティ（AAM）などの将来の事業に注力することを決定しました。

フォーラムでは、President & CEOの張在勲（以下、チャン・ジェフン）、取締役副社長兼CFO兼企画財務本部長のGang Hyun Seo（以下、ソ・ガンヒョン）、取締役副社長兼グローバル戦略本部長（GSO）のHeung-soo Kim（以下、キム・フンス）、専務取締役兼バッテリー開発センター長のChang Hwan Kim（以下、キム・チャンファン）をはじめとする幹部が、株主、投資家、その他ステークホルダーにロードマップを提示しました。

Hyundaiは、電気自動車（EV）市場におけるリーダーシップを目指し、競争が激化する業界の激変の中で、伝統的な自動車メーカーとして長年にわたり蓄積してきた革新的な技術や知識を活かします。同社は、自動車の生産と販売における長年の経験を効率的かつ効果的に活用することで、電動化への移行を成功させると発表しました。

特に、今後10年間の投資として、電動化のための35.8兆ウォンを含む109.4兆ウォンを確保し、「Hyundai Motor Way」戦略を開始することを決定しました。2030年までにEVの年間販売台数200万台を目指します。

この戦略の主要な部分には、EVの次世代モジュラーアーキテクチャーの導入、EVの生産能力、バッテリーの開発能力、および将来の事業の強化が含まれます。

「過去から受け継いだ技術をさらに発展させて人間中心のイノベーションを育む価値は、豊かな遺産を備えた企業だからこそ提供できるものです。7月に発表予定の高性能EV、「IONIQ 5 N」は、「Pony」が

ら派生したモデルで、Hyundai Motor Company の不朽の伝統を受け継いで前進させます」と、チャン President & CEO は述べました。

電動化の優位性への効率的かつ効果的な進路を可能にする新しい EV プラットフォーム

チャン President & CEO は、電動化時代の成功に向けた「Hyundai Motor Way」のロードマップを示し、遺産を受け継ぐ自動車メーカーとしてのメリットと、EV におけるリーダーシップの積極的な追求を強調しました。

チャン President & CEO は、E-GMP (Electric-Global Modular Platform) に代わる、新しい IMA (Integrated Modular Architecture) の第 2 世代 EV 専用プラットフォームについて説明しました。この次世代プラットフォームは、2030 年までに Hyundai Motor Group の自動車ブランドである Hyundai、Kia、Genesis の新型 EV 専用モデル 13 車種に採用される予定です。IMA により、モデル間でモジュールと部品を標準化することで、スケールメリットがさらに拡大し、EV 開発の複雑さとコストが大幅に削減されることが期待されます。

IMA によって導入される車両開発システムは、現行システムから大きく進化し、スケールメリットによる最大限のコスト削減を可能にします。既存のシステムでは、自動車部品は同じプラットフォームを共有する車両間でのみ共有されます。しかし、IMA 開発システムでは、車種を問わず 80 を超える共通モジュールをセグメントごとに利用することができるため、融通の利く組み合わせが可能です。この画期的な進歩により、開発プロセスの柔軟性と効率性が向上し、大幅にコストが削減されます。

第 2 世代プラットフォームでは、車両開発の範囲が現在の E-GMP システムでカバーされる中型 SUV にとどまりません。Genesis ブランドのフラッグシップモデルに加え、小型および大型の SUV からピックアップトラックに至るまで、ほぼすべての車両クラスが網羅されます。

Hyundai は、次世代 NCM バッテリーや LFP バッテリーなど、さまざまなバッテリーソリューションを第 2 世代プラットフォームに適用する計画です。また、汎用性を高めるために、さまざまな形状因子のバッテリーを検討しています。さらに航続距離を伸ばすために、独立したパワーバンクを利用して走行中にバッテリーの充放電を可能にする最先端技術を導入する予定です。また、AI を活用したバッテリーマネジメ

ントシステムの統合により、バッテリーの状態をリアルタイムで監視および診断し、熱暴走を防止することで安全性が向上します。

これらのハードウェアの改良に加え、モジュラーアーキテクチャーと次世代プラットフォームにより、Hyundai の SDV (software-defined vehicle) 戦略をサポートするソフトウェアアーキテクチャーの互換性が実現します。レベル 3 以上の自動運転機能、高性能半導体、OTA (Over The Air) アップデートの進化など、オープン OS とコントローラーの統合の適用により、アプリのエコシステムの構築を目指しています。

生産の革新：製造の能力と効率の強化

Hyundai は、電動化への移行に向けた生産拡大において、EV 専用の新工場を建設するだけでなく、既存の ICE 工場を活用した迅速かつ効率的な需要対応戦略を推進しています。

世界の EV 生産に占める割合は、今年の 8% から 2030 年には 34% に増加する見通しです。同社は、ICE 工場のライン転換と EV 専用工場の新設の二重アプローチで、地域ごとに生産を拡大していく計画です。

現在は、ICE 車の需要は依然として高く、EV 専用工場を増設するよりコスト効率が高いため、混合生産ラインで EV を生産しています。既存のラインを利用することで、新しい工場を建設するよりも工期が大幅に短縮され、EV の需要に合わせた迅速な増設が可能です。

現在、米国、韓国、チェコ、インドの工場でこの方法で EV を生産しており、市場の需要に応じて、さらにラインを増やす予定です。

また、今後大きな成長が見込まれ、現地化が必要な地域には、EV 専用工場を建設しています。新工場には、EV の生産効率を最大化するための新しい「スマートファクトリー」技術が導入されます。

Hyundai 初の EV 専用工場の HMGMA (Hyundai Motor Group Metaplant America) を 2024 年後半の稼働を目標に米国ジョージア州に建設中です。北米の EV 需要に対応するため年間 30 万台の生産

能力を有します。一方、韓国では約 2 兆ウォンを投じて設立される EV 専用工場が 2025 年の量産開始を目指しており、国内の EV 需要だけでなく、急成長する世界市場にも対応します。

これらの EV 専用工場での生産効率を最大化するため、今年稼働予定の HMGICS (Hyundai Motor Group Innovation Center in Singapore) は、「スマートファクトリー」技術を装備します。

HMGICS は、品質の向上や物流と管理の自動化など、さまざまな新しい製造技術を実施します。

同社は、スマートマニュファクチャリングプラットフォームを EV 専用工場に適用します。HMGMA は、HMGICS で実施された新技術の 75%以上を採用する予定です。Hyundai の米国アラバマ州モンゴメリー工場と比較すると、物流と組み立ての自動化率、生産可能台数の大幅な向上が見込まれます。

Hyundai は、EV 化が急速に進む米国市場において、現地化率を現在の 0.7%から 75%に引き上げることを計画しています。また、欧州では、その比率を現在の 7%から 54%に引き上げるなど、市場環境に応じた電動化を推進します。その他の地域での EV 生産比率は、市場の需要に合わせて現在の 2%から 16%に引き上げる計画です。

世界の EV 需要の伸びが市場予測を上回る中、Hyundai は 2030 年の販売目標を 187 万台から 200 万台へ引き上げます。また、主要地域の販売目標を引き上げ、市場の需要に応じて柔軟に販売目標を調整する準備を進めています。

Hyundai は、IMA によって導入される EV 開発システム、高利益率の派生モデル運営、生産設備運用戦略によるコスト削減、SDV による新しい収益の創出をもとに、2030 年の EV の利益率を 10%以上にすることを目標としています。

バッテリーの性能：開発力の強化と資源の調達

Hyundai Motor Way 戦略における EV の重要性を踏まえ、専務取締役 兼 バッテリー開発センター長のキム・チャンファンは、バッテリーの性能を継続的に向上させて価格競争力を強化するための開発力を促進していることを詳しく述べました。

Hyundai は、バッテリー面での競争力を高めるため、今後 10 年間で 9.5 兆ウォンの投資を予定しています。バッテリー開発における社内能力の向上、外部連携の多様化、そして次世代バッテリーの開発を目指します。

Hyundai は、南陽 R&D センター内にバッテリー専門開発組織を設置し、バッテリーシステムとセル設計、バッテリーの安全信頼性と性能開発、および次世代バッテリーに注力しています。バッテリーの開発に必要な機能ごとに専門組織を編成し、専門人材の確保と育成を進めています。また、バッテリーの性能向上、次世代バッテリーの先端技術開発、インフラ整備も進めています。

さらに、専門企業やスタートアップ企業、大学との外部連携も拡大します。バッテリーメーカーと JV を設立し、安定供給の確保と、EV に最適なバッテリー性能の確保も図ります。次世代バッテリーの開発を加速させるための共同研究とスタートアップへの出資も進めています。

Hyundai は、固体バッテリーについては、Solid Power 社などと連携してエレメントや製造プロセス技術を確認し、SES 社と連携してリチウム金属バッテリーを開発しています。さらに、次世代バッテリーエレメント技術の内製化、人材の拡充を進めています。

Hyundai は、本年 7 月に開所予定のソウル大学校バッテリー共同研究センターの建設を完了しました。専用の研究施設には、自社と同レベルの最高スペックの実験装置を設置し、研究の質と完成度を高めます。

また、これらの社内外のリソースを、材料調達、原材料のリサイクルによる材料需給の安定化、バッテリーセル設計、次世代バッテリー開発計画などに活用します。電動化に不可欠なリチウムとニッケルに着目し、これらの素材を確保するためのパートナーシップを締結します。バッテリーの材料分野の強化のため、材料メーカーだけでなく、国内外の組織との協議も続けています。

さらに、環境保護と中長期的な持続可能な原料確保のため、Hyundai はグループ各社と連携し、バッテリーの安全回収を進めています。再生材料をバッテリー製造に再利用するリサイクル技術の確保は、バッテリーの持続的なライフサイクルを可能にします。

同社は、自動車という特殊な特性を考慮し、高い性能を実現するために、バッテリーの設計力を継続的に強化してきました。その結果、競争力のある航続距離と最速の充電速度を備えた EV の発売を成功させることができました。今年発売されるハイブリッドモデルには、Hyundai が設計し、SK On 社と共同で開発したバッテリーが搭載されます。

今後もバッテリーの優れた性能と安全性を確保し、コスト競争力を高めていきます。市場やお客様のニーズを考慮し、車種ごとに最適化した各種バッテリーセルを準備しています。エネルギー密度を高め、低温効率を向上させた競争力のある LFP（リン酸鉄リチウム）バッテリーを 2025 年頃に初めて導入する予定です。LFP バッテリーの搭載モデルは、最初に新興市場で展開します。

また、Hyundai は、EV の性能を最大限に引き出すために、バッテリーが最適な状態で高効率かつ安全に作動するように、バッテリーマネジメント機能を進化させています。さらに、バッテリーマネジメントシステムのプロアクティブ診断機能をさらに進化させ、バッテリーの状態をリアルタイムにモニタリングすることで安全上の問題を未然に防ぎます。

高エネルギー密度の実現とバッテリーの安全性向上のため、中長期的にはリチウム金属バッテリーや固体バッテリーなどの次世代バッテリーの開発に注力します。次世代バッテリーは、バッテリーの材料とセルの開発だけでなく、量産するための装置や製造技術も並行して開発する必要があります。

あらゆる分野の技術を確保するため、専門企業との多面的な協力を進めています。前述の Hyundai Motor Group とソウル大学校の共同研究開発センターでは、次世代バッテリーの研究を行っています。また、2024 年完成予定の京畿道義王市の次世代バッテリー研究センターの建設によって、次世代バッテリーの開発を加速させるための社内体制を強化しています。

小規模なパイロットラインによる生産の検証も視野に入れていきます。これにより、次世代バッテリーの生産を実施するためのバッテリー材料の確保からセル設計、生産までのバリューチェーン全体の技術を検証します。

こうして開発された次世代バッテリーは、EV だけでなく、AAM やロボティクスなど未来のモビリティの電源として活用されます。これは、モビリティ企業としての将来の事業間のシナジー効果を高めること

に大きく貢献することになります。Hyundai は、バッテリーバリューチェーン全体の技術を確認することで、自動車用バッテリーの最適化とコスト競争力を実現し、EV 時代におけるリーダーシップを確固たるものにします。

イノベーションの遺産に基づく自動運転、ロボティクス、および AAM の進歩

Hyundai がスマートモビリティソリューションプロバイダーへと変貌を遂げる中、取締役副社長 兼 グローバル戦略本部長（GSO）のキム・フンスは、すべての人に移動の自由を提供するための未来のモビリティ技術の開発の進捗状況を詳細に説明しました。

自動運転分野では、Hyundai Motor Group と Aptiv 社の合併会社の Motional 社が運営する IONIQ 5 ベースのドライバーレスロボットタクシー事業が、今年末にラスベガスで開始されます。グループは、今後、このサービスをグローバルに展開し、自動運転市場をリードする計画です。そのため、Motional 社は、配車サービス分野で圧倒的なシェアを誇る Uber 社や Lyft 社とともにパイロットサービスを実施します。特に Uber 社とは、今後 10 年間にわたり、全米で自動運転ロボタクシー事業において協力することで合意しました。

Motional 社の商用化を成功させるために、グループは、車両だけでなく、販売網、インフラ、アフターサービスも整備していきます。今後も、Motional 社との人材交流や業務提携を積極的に行い、業界をリードする技術を確認し、世界の自動運転市場をリードします。

また、Hyundai は、ソフトウェアベースの SDV 開発を通して、新しいモビリティの顧客体験を提供したいと考えています。そのために、Hyundai が支援する 42dot をグローバルソフトウェアセンターの拠点として活用し、ソフトウェア開発能力を積極的に強化します。42dot は、2022 年 8 月の買収以来、SDV 技術の内製化において重要な役割を担っています。

段階的な技術開発ロードマップによると、42dot は、2024 年までに独自のソフトウェアプラットフォーム「Titan」の開発を開始し、2026 年までにプラットフォームの検証を行い、2027 年以降に自動運転専用車（PBV）事業を開始、2028 年以降の黒字化を目指します。

グループは、42dotのソフトウェア能力と自動運転 PBV ソリューションにより、モビリティ/ロジスティクス分野のソフトウェアイノベーションに基づく新規事業の開発を進めます。

2021年に Boston Dynamics 社を買収し、ロボティクスのリーダーシップを確保した Hyundai は、Robotics Lab 社を通して中核となるハードウェアとソフトウェアの内製化を進めています。産業用検査ロボット「Spot」、知能物流ロボット「Stretch」、多目的人型ロボット「Atlas」は、Hyundai の今後の競争力を強化します。

さらに Robotics Lab 社では、認知判断技術、自然言語、空間ナビゲーションと移動、差別化されたモバイルプラットフォーム技術も開発しています。これは、ロボットマネジメントシステム、モーションセンサー付きウェアラブルロボット MEX、VEX、CEX、多目的モバイルプラットフォーム MobED および DAL-e を通じて、お客様の新しい価値を創造するサービスをつなぎます。

今後のロボティクス事業は、Boston Dynamics 社と Robotics Lab 社を中心に、同グループの既存の研究開発、購買、製造、販売の機能を活用し、拡大する事業領域で展開します。

先進エアモビリティ（AAM）は、未来都市の発展のための重要な技術になります。Hyundai グループは、2021年にワシントン D.C.に Supernal 社を設立し、短期および中長期的に本格的な技術モデルの開発を進め、パイロットによる飛行試験の計画や機体製造のインフラを確保します。

さらに Hyundai は、Microsoft、航空機エンジンメーカーの Rolls-Royce、KT、Hyundai Engineering など、通信・建設分野の韓国内外のパートナーとともに、さまざまな関連事業への進出を図っています。これらの取り組みにより、AAM 全体のエコシステムの構築をリードしていくことを期待しています。

水素のグリーンエネルギーの活用に向けた取り組み

Hyundai Motor Group は、水素燃料電池電気自動車の商用化で世界をリードし、水素エネルギーの活用を実現します。今後はグループレベルで水素エネルギーのエコシステムを構築することで、新たな成長軸の確保を目指します。

エネルギーおよび資源の分野では、資源循環型水素の製造やグリーンスチールの製造、事業所では水素による熱源と電源の脱炭素化など、「Mobilize Energy」ツールボックスの構築を計画しています。利用分野では、水素モビリティ、燃料電池とそれに付随するインフラ、水素を利用した環境に優しい物流システムを構築します。

バイオガスや廃プラスチック系水素などのクリーンな水素を、EV 生産施設とそれを取り巻くすべての物流、発電、インフラに供給し、「Mobilize Energy」ツールボックスによってカーボンニュートラルを実現します。

グループは、水素自動車の供給を拡大することで、港や空港での物流システムも改善します。さらに、次世代の水素燃料電池技術の進歩に伴い、データセンターなどの電源として燃料電池システムが使用されるようになります。

このビジョンを達成するために、2030 年に 126 兆ウォン、2050 年に 250 兆ウォンに達すると予想される世界の水素市場において、グループ関連会社の協力をもとに、水素バリューチェーンを拡大していきます。

2024 年の CES において、水素事業のビジョンと戦略についてさらに詳しく発表します。今後も、GSO が発表したその他の将来技術の状況を投資家と共有していく予定です。

財務ハイライト：利益を配当と将来への投資に変える

取締役副社長 兼 CFO 兼 企画財務本部長のソ・ガンヒョンは、Hyundai の財務実績と目標について報告しました。近年は、持続可能な事業による安定した収益を原動力に、投資と株主還元が増加するという好循環を確立しています。

Hyundai は、2023 年から 2032 年までに総額 109.4 兆ウォン、年平均約 11 兆ウォンの投資を計画しています。投資の内訳は、研究開発費に 47.4 兆ウォン、設備投資に 47.1 兆ウォン、戦略投資に 14.9 兆ウォンです。

電動化に重点を置く 2024~25 年には、年間投資額が 12 兆ウォン以上に増加する可能性があります。

電動化のための投資については、昨年、総額 19.4 兆ウォンを電動化に投資すると発表して以来、今後の 10 年間で年平均 1.4 兆ウォン増の 35.8 兆ウォンを投入します。

さらに、EV の販売拡大、IMA、最適化された生産、その他の収益性の高い事業を通して、2030 年の EV の利益率を 10%以上にすることを目標としています。

今後の 3 年間は、ICE 車と将来の技術の資金が半々で推移することになります。EV の量的拡大と次世代 EV プラットフォームの適用が本格化する 2026 年以降、ICE への投資は徐々に減少します。そして、EV とソフトウェアによる収益の合計が ICE を上回ると予想されるフェーズ 3 では、電動化と未来のモビリティへの支出が ICE を超えることが予想されます。

収益面において Hyundai は、2020 年の営業利益 2.4 兆ウォン、営業利益率 2.3%に対し、2022 年の営業利益は 9.8 兆ウォン、営業利益率は 6.9%となり、その勢いに乗って 2023 年第 1 四半期の営業利益率は 9.5%に達しました。

中長期的な資本管理を 3 つのフェーズに分散し、投資と株主還元のバランスを図るとともに、将来の事業投資の可視性を改善し、その方向性に対する市場の信頼性を高めることを目指します。

Hyundai は、このような収益性の向上に伴い、過去 2 年間に株主への配当を 2020 年の 3,000 ウォンから 2022 年の 7,000 ウォンへと増額しました。また、配当金を年 2 回から四半期ごとに拡大し、配当性向 25%を下限として設定することで、株主還元の可視性を高めています。収益性のさらなる改善を前提に、新たな配当政策を提案できるものと考えています。自己株式は今後 3 年間、年 1%の割合で消却されず。今後も株主価値の向上につながる経営活動を優先していきます。

危機をチャンスに：潜在的なリスクへの積極的な対応

Hyundai は、将来の事業を推進する過程で直面するリスクに積極的に対応し、危機をチャンスに変えていく方針です。

中国事業においては、生産能力の最適化と地域ラインナップの効率的な運用により、ブランドイメージと収益性を向上させ、黒字化を目指しています。

2021年の中国第1工場の売却、2022年の中国第5工場の停止に続き、今年も別の工場の生産を停止する予定です。休止している2工場は売却し、残りの2工場は生産の最適化を図るとともに、新興市場への輸出を拡大します。

中国でのラインナップは、現在の13車種から8車種に縮小し、SUVと高級車ブランドの「Genesis」モデルに絞られます。先日、中国市場への参入を発表した高性能ブランド「N」を積極的にアピールしていく予定です。

Hyundaiは、中国現地事業だけでなく、中国自動車メーカーのグローバル展開に伴う市場競争の激化にも積極的に対応することを決定しました。Hyundaiが得意とするブランド、販売、サービスでの差別化を強化することで、世界市場に参入する中国勢のリスクを効果的に克服します。

Hyundaiは、グローバルなサプライチェーンの課題に対して、EVの現地生産の拡大と部品の現地化で対応することに決定しました。バッテリーの需給を安定させるため、地域ごとに合弁事業（JV）の拡大を進めています。インドネシアのバッテリー合弁会社は2024年に、今年発表した米国のバッテリー合弁会社2社は2025年に、それぞれ操業を開始する予定です。

欧州でのバッテリー合弁会社の設立も検討しており、EVの需要が高い地域での新規合弁会社の設立や既存合弁会社の拡充を検討します。また、Hyundai Motor Groupは、2028年から様々なバッテリー合弁会社を通して、バッテリー需要の70%以上を安定的に調達する計画です。

Hyundai Motor Company について

1967年に設立された Hyundai Motor Company は、世界の 200 カ国以上でワールドクラスの自動車とモビリティサービスを提供しています。Hyundai は、2019 年に世界で 440 万台以上の車両を販売し、現在、世界で約 12 万人の従業員を雇用しています。同社は、現実世界のモビリティの課題に対する革新的なソリューションを提供しながら、より持続可能な未来の到来を支援するように設計された車両によって製品ラインナップを強化しています。Hyundai は、このプロセスを通して、人と人とのつながりを活性化し、お客様に質の高い時間を提供するスマートモビリティソリューションによって「人類のための進歩」を促進することを目指します。

Hyundai Motor Company とその製品に関するより詳しい情報は、以下をご覧ください。

<http://worldwide.hyundai.com> または <http://globalpr.hyundai.com>