

特別企画：群馬県内の EV 普及の影響／参入企業の実態調査(2023 年)

EV 事業参入は全産業の 1 割強

本格化への課題多く

～EV 普及で「プラスの影響」は 10.8%、「マイナスの影響」は 22.3%と 2 倍強～

EV シフトが加速している。米テスラ、中国 BYD など世界市場で先行し、新車販売に EV が占める比率は中国で 3 割、EU で 1 割を超えた。北米や東南アジアにおいても無視できない存在となりつつある。日本における同比率はいまだ 2%に満たないが、自動車メーカーの研究開発、設備投資状況やインフラ整備の動向を見る限り、今後 EV に多くの経営資源が投入されていく可能性は高い。

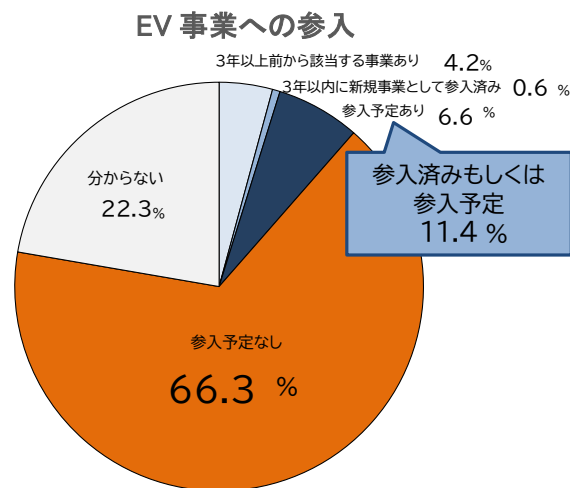
そこで、帝国データバンク群馬支店では、EV 普及の影響、参入の意向についてアンケート調査を実施した。

※調査期間は 2023 年 7 月 18～31 日、調査対象は全国 2 万 7,768 社

で、有効回答企業数は 1 万 1,265 社（回答率 40.6%）、うち、群馬県は 474 社で、有効回答数は 166 社（回答率 35.0%）。

EV に関する調査は、2021 年 6 月、2022 年 7 月に続いて今回で 3 回目

※本調査における詳細データは景気動向オンライン（<https://www.tdb-di.com>）に掲載している



調査結果（要旨）

(1) EV 普及による業績への影響

- 1-1. EV の普及による「マイナスの影響」は 22.3%と「プラスの影響」(10.8%)の 2 倍超。「影響はない」(36.7%)、「分からない」(30.1%)の合計は 7 割近くに達する
- 1-2. 規模別、「プラスの影響」がある「大企業」は 21.4%、「中小企業」(9.9%)を 11.5 ポイント上回る。従業員数では「51～100 人」が 25%と 4 社に 1 社が「プラスの影響」を見込む
- 1-3. 全国の地域別、「プラスの影響」は『北関東』の 13.8%がトップ。「マイナスの影響」は既存の自動車産業の中心地である『東海』が 20.6%で突出

(2) EV 事業への参入

- 2-1. EV 市場への参入、全体の 1 割強が『参加済みもしくは参加予定』。何らかの形で EV 市場に関わっていく意向あり
- 2-2. 規模別、「中小企業」の『参加済みもしくは参加予定』割合が 11.8%、「大企業」を 4.7 ポイント上回る
- 2-3. 全国の地域別、『参加済みもしくは参加予定』が最も高いのは『北関東』の 14.0%。次いで『東海』の 13.0%
- 2-4. 業界別、『参加済みもしくは参加予定』が最も高いのは『製造』の 21.4%。次いで『小売』の 20.0%

(1) EV 普及による業績への影響

1-1. EV の普及による影響、「マイナスの影響」(22.3%)が、「プラスの影響」(10.8%)の 2 倍超

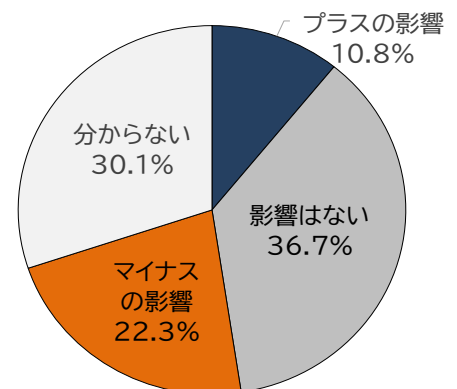
EV の普及による業績への影響を尋ねたところ、「プラスの影響」があると回答した企業は全体の 10.8%だった。一方、「マイナスの影響」があるとした企業は 22.3%だった。

なお、「影響はない」は 36.7%、「分からない」は 30.1%となった。

群馬県内の企業からは、「SDGs 宣言や環境負荷の少ない設備導入などを進めている」(化学品製造)、「いろいろな取り組み、事業転換を考えないといけない」(建設)との声が聞かれた。一方、「当社は寒冷で積雪地でもあるためEV化や脱炭素の取り組みは首都圏よりハードルが高く、コストもアップするので積極的な推進が出来ない」(旅館・ホテル)との声もある。

群馬県内では、EV 普及には課題が多いと感じている企業や二の足を踏んでいる企業が数多くあることがわかった。

EV 普及による業績への影響



注:母数は、有効回答企業166社

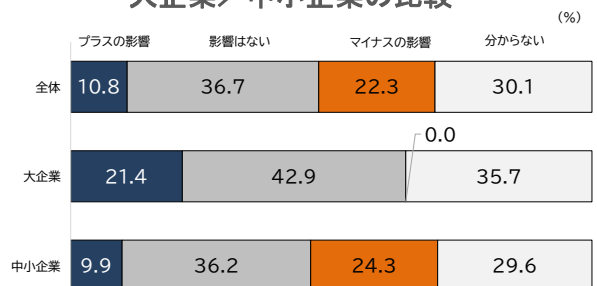
1-2. 規模別、「大企業」ほど「プラスの影響」高く

EV の普及による業績への影響を規模別にみると、「プラスの影響」があると回答した「中小企業」が 9.9%にとどまったのに対し、「大企業」は 21.4%と 2 倍超となった。一方、「マイナスの影響」があると回答した「中小企業」は 24.3%に対して「大企業」はゼロと、大きく差が開いた。なお、「影響はない」「分からない」は、ともに「大企業」が「中小企業」を上回った。

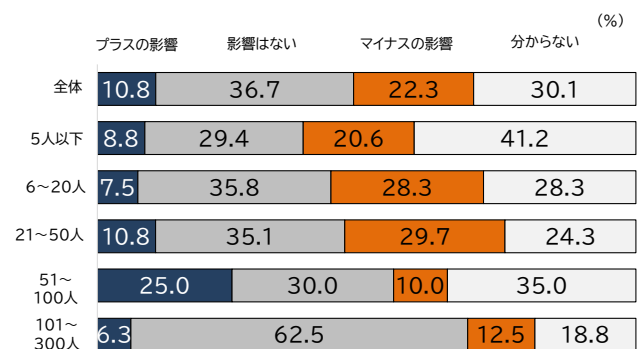
従業員数別でみると、「プラスの影響」は、従業員数「5 人以下」(8.8%)と「6~20 人」(7.5%)が 10%を下回ったほか、「101 人~300 人」も 6.3%で、10.0%を割り込んだ。「21~50 人」、「51~100 人」がそれぞれ 10%を超えたが、とりわけ「51~100 人」では 25.0%と 4 社に 1 社が「プラスの影響」を見込み、唯一「マイナスの影響」を上回った。なお、「マイナスの影響」が最も大きいのは「21~50 人」の 29.7%で、次いで「6~20 人」の 28.3%が続いた。

EV 普及による業績への影響

～大企業／中小企業の比較～



EV 普及による業績への影響 ～従業員数別～



1-3. 全国の地域別、「プラスの影響」は『北関東』、「マイナスの影響」は『東海』がトップ

EV の普及による業績への影響を地域別でみると、「プラスの影響」が最も高いのは『北関東』の 13.8%。次いで、『南関東』の 12.4%、『北陸』の 12.2%、『四国』の 12.1% となった。

一方、「マイナスの影響」が最も高いのは『東海』が 20.6% と突出していた。内燃機関を動力源とする既存の自動車産業は裾野が広く、関連企業が多数存在するが、その中心地である『東海』地域への影響は大きい。次いで、『中国』（16.5%）、『東北』（15.1%）が続いた。

EV 普及の影響 ～地域別～

	プラスの影響	影響はない	マイナスの影響	分からない
全体	11.1	41.0	13.6	34.3
北海道	8.8	43.1	13.3	34.8
東北	9.5	41.4	15.1	34.0
北関東	13.8	40.5	14.2	31.5
南関東	12.4	42.7	10.8	34.1
北陸	12.2	40.6	12.4	34.8
東海	9.7	35.8	20.6	33.9
近畿	9.1	40.8	14.2	35.8
中国	10.4	39.5	16.5	33.7
四国	12.1	41.3	12.1	34.5
九州	11.7	43.1	10.2	34.9

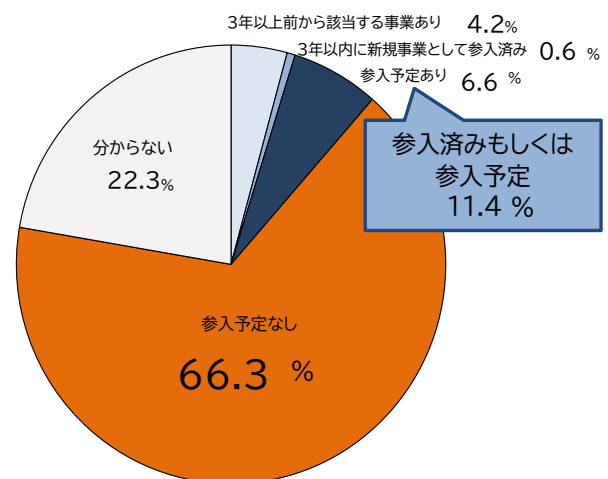
(2) EV 事業への参入

2-1. EV 事業、全体の 1 割強が参入へ

EV 事業への参入については、「3 年以上前から該当する事業あり」が 4.2%、「3 年以内に新規事業として参入済み」が 0.6%、「参入予定あり」が 6.6% となった。全体の 1 割強が『参入済みもしくは参入予定』であり、何らかのかたちで拡大する EV 市場に関わっていく意思を持っていることがわかった。

もっとも、「参入予定なし」は 66.3% と、ほぼ 3 分の 2 に達しており、「分からない」も 22.3% あるなど、本格的な参入の判断はまだ先のようである。

EV 事業への参入



注：母数は、有効回答企業166社

2-2. 規模別、「中小企業」が参入に前向き

EV 事業への参入について、規模別にみると、『参入済みもしくは参入予定』が「中小企業」では 11.8% であるのに対し、「大企業」では 7.1% となり、「大企業」を 4.7 ポイント上回った。

「参入予定なし」では、「中小企業」が 66.4%、「大企業」は 64.3% と 2.1 ポイントの差となった。EV 事業への参入について、「中小企業」の方が「大企業」より前向きな姿勢を持っている。

EV 事業への参入 ～大企業と中小企業の比較～

	参入済みもしくは参入予定	参入予定なし	分からない
全体	11.4	66.3	22.3
大企業	7.1	64.3	28.6
中小企業	11.8	66.4	21.7

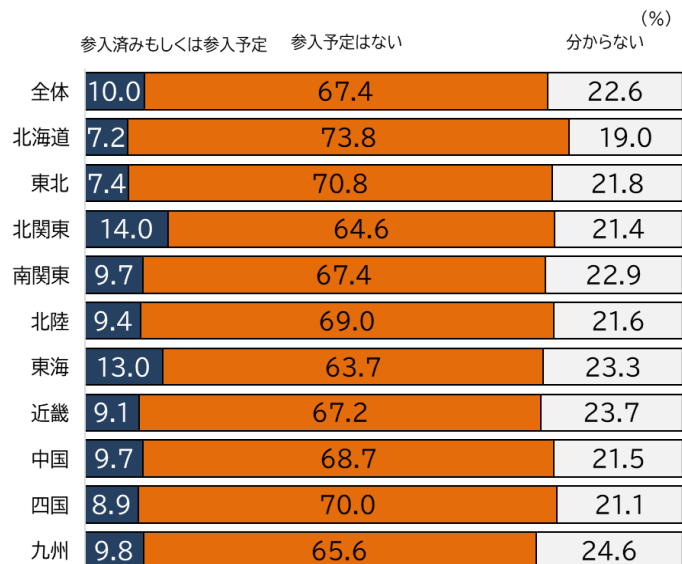
2-3. 全国の地域別、EV 事業参入に積極的なのは『北関東』、次いで『東海』

EV 事業への参入を地域別にみると、『参入済みもしくは参入予定』が最も高いのは『北関東』の 14.0%。

トヨタなどに比べて出遅れていた SUBARU が、本拠地とする群馬県でガソリン車との混流生産、更には新工場での専用ラインを計画するなど EV シフトを本格化させたことが背景にあるようだ。ホンダが栃木県のエンジン部品工場閉鎖を決定するなど逆行する動きもあるが、トヨタや日産の EV 向けで商機を掴んだ企業もある。

第 2 位は『東海』の 13.0%。EV 普及で「マイナスの影響」が最も大きいのが同地域であり、自動車産業の集積地として新陳代謝が進む可能性がある。

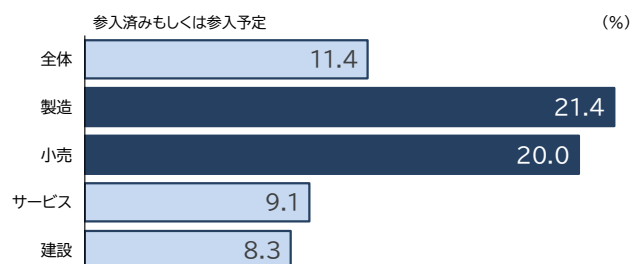
EV 事業への参入 ～地域別～



2-4. 業界別では『製造』、業種別では「自動車・同部品小売」がトップ

EV 事業への参入を業界別にみると、『参入済みもしくは参入予定』が最も高いのは『製造』の 21.4%。次いで『小売』の 20.0% となった。全体が 11.4% で、上位 2 業界は全体の倍近くに達した。また、サービスが 9.1%、建設が 8.3% となったが、それ以外の業界では、『参入済みもしくは参入予定』と回答した企業はゼロであった。

EV 参入に積極的な企業割合
～業界別のランキング～



まとめ

自動車産業は、製品出荷額ベースで全製造業の 2 割近くを占める日本の基幹産業だ。産業としての裾野も広く、自動車部品からソフトウェア、半導体、各種センサーなどの電子部品、金融サービスまでを包摂し、全就業人口の約 1 割、550 万人の雇用も支える。

確かな機械的信頼性と高い耐久性を備え、燃費に優れ、かつ安価な日本車は世界中に輸出されて貴重な外貨を稼ぎ、およそ半世紀にわたって「ものづくり大国日本」の象徴的存在となってきた。この 20 年間、家電、半導体など主要産業が次々に国際競争力を失っていくなかでも、自動車産業は最後の牙城であり続けてきた。

ほんの数年前まで、EV シフトは「今後 5～10 年の間に起こる大変革」とみられていた。実際は世界規模で想定されていたよりはるかに早く、急速に普及率を上げて、EV に関しては日本の自動車産業の出遅れ感が指摘されるようになっている。

一方で、EV シフトそのものに対する懐疑的な見方もある。群馬県内企業からは「自動車の EV 化は難しい。無理に行えば温暖化が進む」（建設）、「そもそも脱炭素社会自体が可能でしょうか？ EV 化したとしてもそのために大量の炭素を出す工程がある。また、EV 化すれば地方のガソリンスタンドは壊滅し、暖房用灯油の供給にも支障が出る。脱炭素という聞き心地の良い一面だけで進めるのは危険」（鉄鋼・非鉄・鉱業）などの意見が多数、聞かれた。

トヨタは 2030 年に EV350 万台の世界販売目標を定めており、日産は 2030 年までに電動車 27 車種（うち EV19 車種）を投入、電動車の車種構成を 55%に高める。ホンダは 2030 年に電動車 200 万台、2040 年までにすべての新車販売を電動車とする方針だ。こうした EV シフトの波に乗るか傍観するか、経営判断の分かれるところだが、EV が主流となり、一定の市場シェアを占めるに至った場合、待っているのは内燃機関の需要減少とそこへの依存度の高い企業の淘汰だ。2022 年のマレリホールディングスの民事再生は記憶に新しく、遡れば 2019 年の曙ブレーキ工業の事業再生 ADR がここ数年の自動車関連企業の私的整理／法的整理ラッシュの端緒だったわけだが、影響はすでに出ていると言ってよい。最悪の事態を避けるための戦略修正、生き残りを賭けた大旋回は始まっている。

今回の調査で、地域別（参入済もしくは参入予定）では『北関東』（14.0%）が積極的な姿勢を示し、『東海』（13.0%）はマイナスの影響を認識しつつも時代の変化に対応しようとしていることが示された。『群馬県』は 11.4%と、『北関東』では低位となっているが、『全体』（10.0%）を 1.4 ポイント上回る結果となった。EV シフトの行方は見通せないが、世界的な脱炭素の潮流の中で、群馬県内の自動車産業も製造からインフラ整備まで大きな転換期を迎えていることは間違いないだろう。

企業規模区分

中小企業基本法に準拠するとともに、全国売上高ランキングデータを加え、下記の通り区分。

業界	大企業	中小企業(小規模企業を含む)	小規模企業
製造業その他の業界	「資本金3億円を超える」かつ「従業員数300人を超える」	「資本金3億円以下」または「従業員300人以下」	「従業員20人以下」
卸売業	「資本金1億円を超える」かつ「従業員数100人を超える」	「資本金1億円以下」または「従業員数100人以下」	「従業員5人以下」
小売業	「資本金5千万円を超える」かつ「従業員50人を超える」	「資本金5千万円以下」または「従業員50人以下」	「従業員5人以下」
サービス業	「資本金5千万円を超える」かつ「従業員100人を超える」	「資本金5千万円以下」または「従業員100人以下」	「従業員5人以下」

注1: 中小企業基本法で小規模企業を除く中小企業に分類される企業のなかで、業種別の全国売上高ランキングが上位3%の企業を大企業として区分

注2: 中小企業基本法で中小企業に分類されない企業のなかで、業種別の全国売上高ランキングが下位50%の企業を中小企業として区分

注3: 上記の業種別の全国売上高ランキングは、TDB産業分類(1,359業種)によるランキング

株式会社帝国データバンク 群馬支店長 直井 明彦

【問い合わせ先】 尺 幸夫

027-376-4041 yukio.seki@mail.tdb.co.jp

当レポートの著作権は株式会社帝国データバンクに帰属します。

当レポートはプレスリリース用資料として作成しております。著作権法の範囲内でご利用いただき、私的利用を超えた複製および転載を固く禁じます。