

特別企画：EV普及の影響／参入に関する長野県企業の実態調査(2023年)

EV 事業参入は長野県全産業の 14.7%

本格化への課題多く

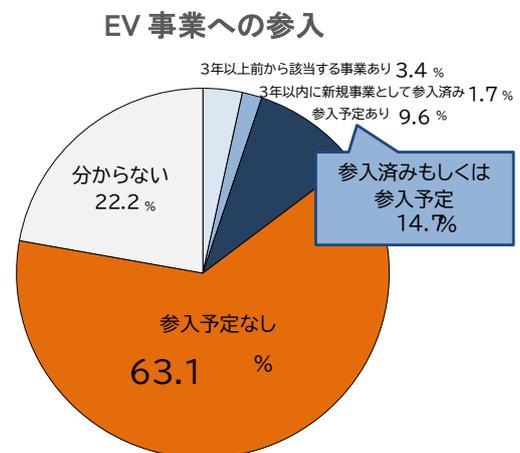
～EV普及、プラス、マイナスともに『中小企業』で影響大～

EVシフトが加速している。米テスラ、中国BYDなどが世界市場で先行し、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、帝国データバンク長野支店では、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。

本調査は、TDB景気動向調査2023年7月調査とともに行った。

※調査期間は2023年7月18日～7月31日。調査対象は長野県内の625社で、有効回答企業数は293社(回答率46.9%)。全国は2万7,768社、有効回答企業数は1万1,265社(回答率40.6%)。



注:母数は、有効回答企業293社

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「プラスの影響」「マイナスの影響」はともに10%台と実感乏しい。「影響はない」(42.7%)、「分からない」(27.6%)の合計が7割超える
- 1-2. 規模別では、「プラスの影響」がある「中小企業」は17.3%で、「大企業」(15.2%)を2.1ポイント上回る。ただし、従業員数301人以上は「プラスの影響」が30.0%と高い
- 1-3. 地域別では、「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14.7%が『参加済みもしくは参加予定』。なんらかのかたちでEV市場に関わっていく意向あり
- 2-2. 規模別では、「中小企業」の『参加済みもしくは参加予定』割合が15.01%、「大企業」を2.9ポイント下回る
- 2-3. 地域別では、『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. 業界別では、『参加済みもしくは参加予定』が最も高いのは『製造』の26.5%。次いで『小売』の10.5%

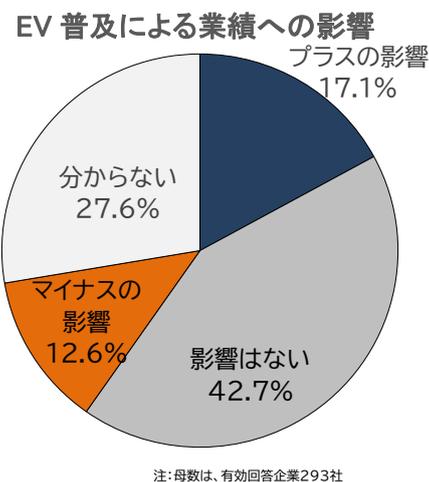
(1) EV普及による長野県企業の業績への影響

1-1. EVの普及による影響、「プラスの影響」「マイナスの影響」ともに10%台、実感乏しく

長野県企業に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17.1%だった。一方、「マイナスの影響」があるとした企業は12.6%だった。

なお、「影響はない」は42.7%、「分からない」は27.6%となった。

全国企業の「プラスの影響」は11.1%と長野県が6.0ポイント上回り、47都道府県で宮崎に次いで高い方から2番目であった。「マイナスの影響」も全国(13.6%)に比べ長野県は1.0ポイント少なく、前向きな見方をしている。全国の企業からは、「時代の流れについていくが…まだ情報収集の段階」「同業他社の動向をみている」との声が聞かれた。「2020年以降、完成車メーカーの内燃機関向け研究開発投資や設備投資は止まり、ほとんどがEVに振り向けられている」との指摘もある。



1-2. 規模別、「中小企業」でプラス・マイナスともに影響大きく

EVの普及による長野県企業の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」は17.3%と、「大企業」(15.2%)を2.1ポイント上回った。一方、「マイナスの影響」があると回答した「中小企業」は13.5%と、「大企業」(6.1%)を7.4ポイント上回った。「影響はない」は「大企業」が69.7%と「中小企業」(39.2%)を30.5ポイントと大きく上回り、プラス・マイナスともに中小企業が影響を受けやすい状況がうかがえた。なお、「分からない」は、「中小企業」(30.0%)が「大企業」(9.1%)を20.9ポイント上回った。

従業員数別でみると、従業員数「101～300人」で「プラスの影響」(18.8%)が「マイナスの影響」(21.9%)を下回ったほかは、各セグメントともに「プラスの影響」が「マイナスの影響」を上回り、特に「301人以上」では「プラスの影響」が30.0%と最多となる一方で、「マイナスの影響」はなかった。



1-3. 地域別、「プラスの影響」は長野県を含む『北関東』がトップ

EVの普及による企業の業績への影響を地域別で見ると、「プラスの影響」が最も高いのは長野県を含む『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

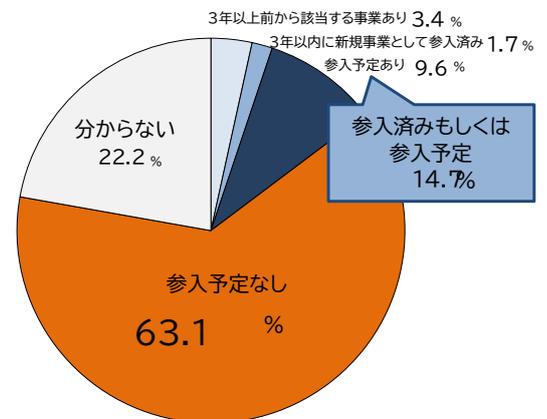
2-1. EV事業、全体の1割が参入へ

長野県企業の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3.4%、「3年以内に新規事業として参入済み」が1.7%、「参入予定あり」が9.6%となった。全体の14.7%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。都道府県別では、栃木、山梨に次いで3番目の高さとなった。

もっとも、「参入予定なし」は63.1%に達しており、「分からない」企業も22.2%あり、本格的な参入の判断はまだ先のようなのである。

なお、長野県は「3年以上前から該当する事業あり」では全国(3.4%)と同率で、47都道府県別で高い方から20番目にとどまるものの、「3年以内に新規事業として参入済み」では全国(1.3%)よりも0.4ポイント高く、都道府県別では14番目に位置しており、さらに「参入予定あり」では全国(5.3%)を4.3ポイント上回って都道府県別で4番目となっており、前向きな姿勢がうかがえる。

EV事業への参入



注：母数は、有効回答企業293社

2-2. 規模別、「中小企業」はより参入に前向き

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 15.0%であるのに対し、「大企業」では 12.1%と、「中小企業」が 2.9 ポイント上回った。「参入予定なし」でも、「中小企業」が 61.9%、「大企業」は 72.7%と、10.8 ポイントの差となった。全国では、『参入済みもしくは参入予定』については「中小企業」が 9.1%、「大企業」15.0%、「参入予定なし」は「中小企業」が 68.3%、「大企業」62.4%と、長野県とは逆転した結果になっており、長野県の「中小企業」の積極性が目立った。全国の企業からは、「いまは業界環境が一変する過渡期」との声があり、充電インフラの設備工事に商機を見出している事例が多く聞かれたほか、車両や電池に関わる様々な部材、センサーなどの開発、製造も多くの企業が手がけ始めている。また、ワイヤレス給電や水素エネルギーなど、先端分野の研究・開発を行っている事例もあった。

EV 事業への参入 ～大企業と中小企業の比較～



2-3. 地域別、EV 事業参入に積極的なのは、長野県を含む『北関東』

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、長野県を含む『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 向けに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。

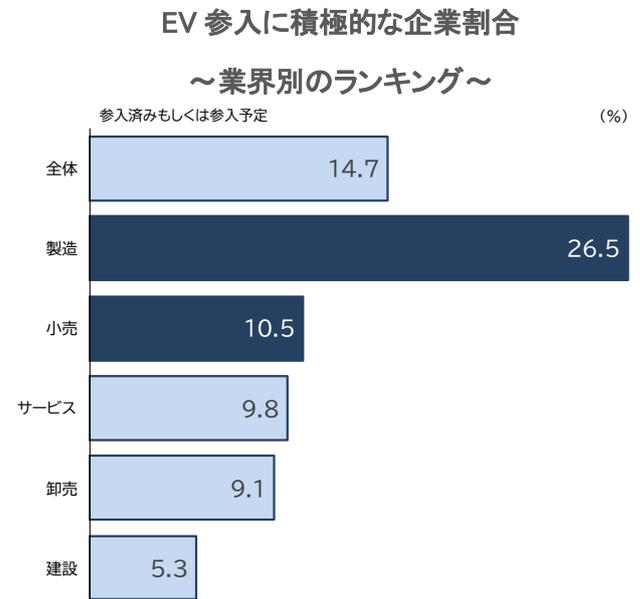
EV 事業への参入 ～地域別～



2-4. 業界別では『製造』がトップ

長野県企業の 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 26.5%（全国 14.0%）。次いで『小売』の 10.5%（全国 13.5%）となった。

トップ 2 業種の順位は全国同様であるが、長野県では『製造』の比率が突出している。



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。「短い航続距離に長い充電時間、寒冷地や山間部での使用、長時間渋滞で生命に関わる問題……。現時点で EV を商用車として使用するのナンセンス」「ボトルネックになっているのは車両価格の高さ、リチウムやレアアースの入手難、補助金の不足、充電インフラの不足。ここが解消されない限り普及は難しい」「EV 使用時の CO2 排出量だけが減っても、電力供給や電池の製造過程、廃棄までを含めた自動車のライフサイクル全体で減っていなければ意味がない」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、長野県企業は全体的にEV普及をプラスの影響があると見ていた。また、全国と異なり、「中小企業」の方がビジネス・チャンスと捉えて参入にも積極的で、前向きな受け止め方をしていることが判明した。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。

調査先企業の属性

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 長野支店

担当: 中澤 敏哉

TEL026-232-1288 FAX026-232-5383

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。