

特別企画：EV 普及の影響／参入に関する静岡県内企業の実態調査(2023 年)

EV 事業参入は静岡県全産業の 11.7% 本格化への課題多く

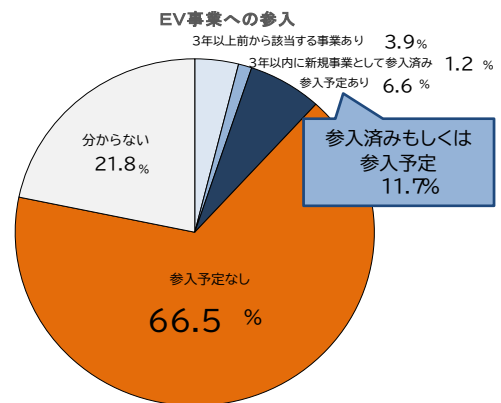
～ EV 普及「プラスの影響」は 8.8%も、「マイナスの影響」が 21.1%に ～

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とみられる。

帝国データバンク静岡支店では、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 月調査とともに行い、全国調査分より静岡県内企業を抽出して分析した。

※調査期間は 2023 年 7 月 18 日～7 月 31 日、静岡県内企業 772 社
で、有効回答企業は 331 社（回答率 42.9%）

※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「プラスの影響」は 8.8%にとどまるが、「マイナスの影響」は 21.1%で高い。「影響はない」(39.9%)、「分からない」(30.2%)の合計が 7 割を超える
- 1-2. 規模別、「プラスの影響」がある「大企業」は 15.9%、「中小企業」(7.7%)を 8.2 ポイント上回る
- 1-3. 地域別、「プラスの影響」は『東海』が 9.7%だが、「マイナスの影響」は『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 11.7%が『参加済みもしくは参加予定』。何らかのかたちで EV 市場に関わっていく意向あり
- 2-2. 規模別、「大企業」の『参加済みもしくは参加予定』割合が 20.5%、「中小企業」(10.5%)を 10.0 ポイント上回る
- 2-3. 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%

(1) EV 普及による業績への影響

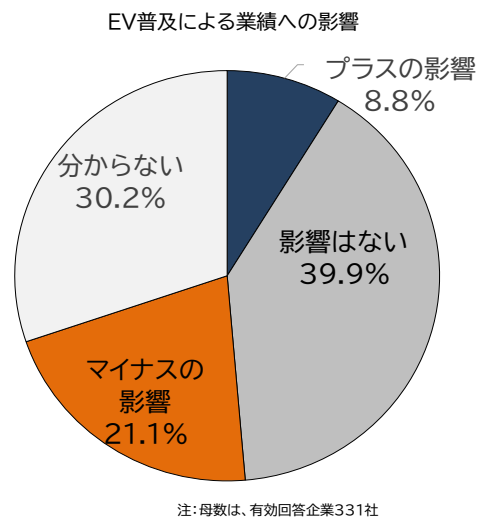
1-1. EV の普及による影響、「マイナスの影響」が高い

静岡県内企業に 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 8.8%だった。一方、「マイナスの影響」があるとした企業は 21.1%となり、「プラスの影響」の倍以上が「マイナスの影響」となった。

なお、「影響はない」は 39.9%、「分からない」は 30.2%となった。

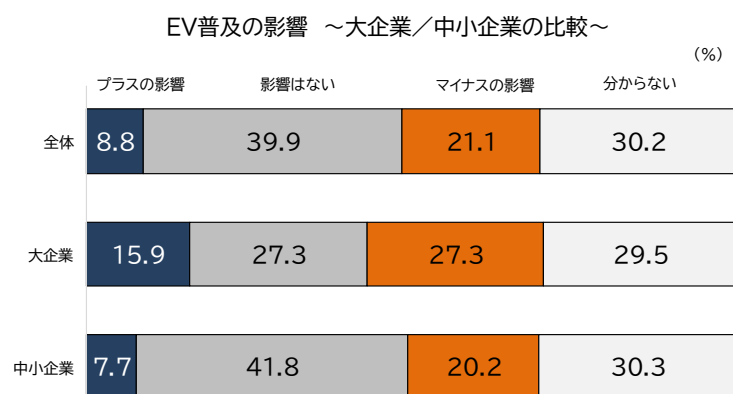
全国の「プラスの影響」は 11.1%と静岡県が 2.3 ポイント下回り、全国都道府県別では山形県（6.1%）、大阪府（7.4%）などに次いで下から 5 番目であった。「マイナスの影響」では全国（13.6%）に比べ静岡県は 7.5 ポイント上回り、全国都道府県別では群馬県（22.3%）に次いで 2 番目に高くなった。

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、「大企業」ほど「プラスの影響」高い

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 7.7%にとどまったのに対し、「大企業」は 15.9%と 8.2 ポイントも高かった。一方、「マイナスの影響」があると回答した「中小企業」は 20.2%、「大企業」は 27.3%と、共に高い水準となった。



1-3. 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」が最も高いのは静岡県を含む『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

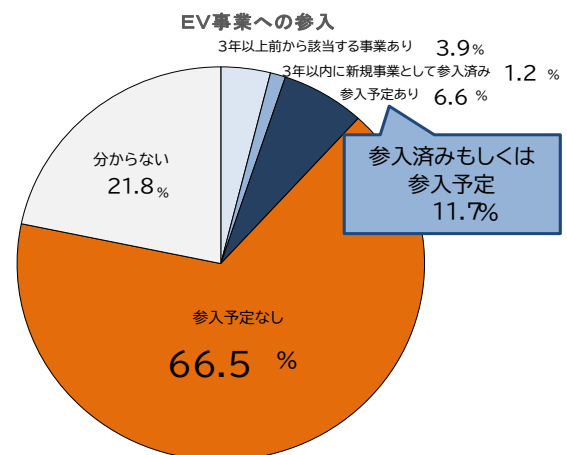
(2) EV 事業への参入

2-1. EV 事業、全体の 11.7% 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 3.9%、「3 年以内に新規事業として参入済み」として参入済み」が 1.2%、「参入予定あり」が 6.6% となった。全体の 11.7% 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。

もっとも、「参入予定なし」は 66.5% に達しており、「分からない」も 21.8% あり、本格的な参入の判断はまだ先のようである。

全国の 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 1.3%、「参入予定あり」が 5.3% となった。全体の 10.0% が『参入済みもしくは参入予定』となり、静岡県が 1.7 ポイント上回り、全国都道府県別では栃木県 (15.9%)、山梨県 (15.8%)、長野県 (14.7%) などに次いで 13 番目に高くなった。



2-2. 規模別、「大企業」ほど参入に前向き

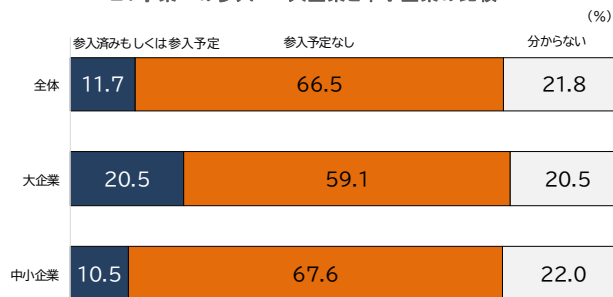
EV 事業への参入について、規模別にみると、『参入済みもしくは参入予定』が「中小企業」では 10.5%であるのに対し、「大企業」では 20.5%となり、「中小企業」を 10.0 ポイント上回った。

「参入予定なし」でみても、「中小企業」が 67.6%、「大企業」は 59.1%と 8.5 ポイントの差となった。EV 事業への参入について、「大企業」の方が「中小企業」より前向きな姿勢を持っている。

全国では『参入済みもしくは参入予定』は 10.0%（「大企業」 15.0%、「中小企業」 9.1%）と静岡県は「大企業」の取り組みがより積極的であることがわかった。

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『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～



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にはナンセンス」「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。本田は 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、静岡県内企業はプラスの影響よりもマイナスの影響が倍以上あることが判明したが、経営体力のある「大企業」ほどビジネス・チャンスと捉えて前向きな受け止め方をしていること、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。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。

【問い合わせ先】

株式会社帝国データバンク 静岡支店 担当：竹岸 隆浩

電話：054-254-8301 FAX：054-254-6602

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。