



かわさき

中小企業技術支援ニュース 2023年 9月号

No.94

発行責任 NPO 法人 かわさき技術士センター

「ポストコロナにおける中小・小規模企業の生き残り戦略とは」 技術士 佐々木 久美

【 総論 】 新型コロナや物価高騰など、中小企業・小規模事業者は引き続き厳しい環境にあります。先般、2023年度中小企業白書・小規模白書が公表されました。この白書は国が中小企業・小規模事業者を取り巻く経営環境や事業者による経営実態の分析を基に、今後の展望と施策を論じるものです。前年度と今年度の白書では、一貫して**価値創出の実現と新たな担い手の創出**に向け、戦略については**競合他社と異なる価値創出のあり方を反映させて差別化を図ることが重要**であるとしています。

【 事業環境の変化と中小企業の取組 】

感染症や脱炭素化などの社会構造変化の中で、公的補助金を有効に活用しつつ、**事業再構築**に取り組む中小企業が着実に増加しつつあるようです。この状況変化を背景に、脱炭素化を好機と捉えてCO2排出量の把握やイノベーションに取り組んでいる中小企業が一定割合で存在しています。

そこで、環境対策を専門とする技術士の中には、**顧客企業と連携して脱炭素化技術の開発に積極的に取り組んでいる技術士グループ**が存在します。そこで、脱炭素化技術の開発と実証実験を通じて、公的組織・機関へのアピールに注力されている企業は、環境対策を専門とする技術士グループ（「かわさき技術士センター」：巻末をご参照下さい）に遠慮なくお声掛け下さい。

【 成長に向けた価値創出の実現 】

ポストコロナにおける新たなものづくりを通じた価値創出戦略を構築して、**差別化された価値創出**を着実に実現して行くためには、競合他社と異なる価値創出のあり方を反映した戦略構築と愚直な試行錯誤による差別化を図ることが企業の成長に繋がるとされています。

【 経営者を支える内部人材と体制 】

差別化した価値創出を継続的に実現していくためには、中小企業の経営者を支える内部人材と体制の充実も重要です。その意味において、**事業承継とM&Aは経営資源の散逸を防ぐと同時に、経営者の世代交代を通じた企業変革の好機**でもあり、若い後継者ほど、新しい商品・サービスの提供を通じて、事業再構築に積極的に取り組む姿勢が感じられます。

【 新たな経営者層の創出と課題 】

上記した様に、事業承継やM&Aは経営資源の散逸を防ぐと共に、企業変革の絶好機でもあり、若い経営者ほど積極的に事業再構築に取り組む傾向があります。後継者の内、先代経営者から経営に関する意思決定が任されているほど、新たな取り組みに挑戦する傾向があります。この様な**事業承継・M&Aをスムーズに進めるには**、内部人材だけでなく、中小企業診断士・税理士や企業の保有技術価値評価に通じた技術士など外部人材の知恵と協力を得ることが近道ですので、是非共お声掛け下さい。

「EV（電気自動車）シフトの現状」

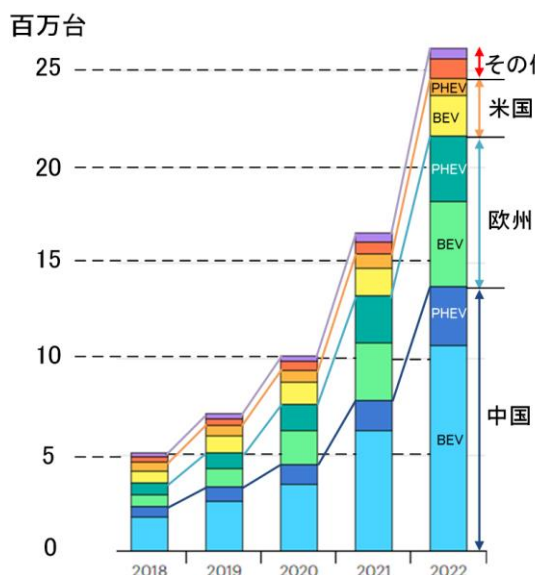
技術士（電気電子）黒田 雄一

トヨタは、今年4-6月期の連結営業利益（四半期）が初めて1兆円を超えたと発表しました。ハイブリッド車や高級ブランド車の売上好調が主な要因とのことです。その一方、自動車の電動化（EV化）へのシフトが全世界で急速に進みつつある中で、日本の存在感は高いとはいえません。日本の産業界における自動車産業の比重の大きさや裾野の広さを考えると、この点は見落とせません。

国際エネルギー機関（IEA）が公表した全世界のEV供給台数の2018-22年の推移を図1に示します。注目されるのは、最近5年間の台数ベースの伸びが約5倍と急速である点に加えて、中国のシェアが半数を超える点です。

中国では2018年以降、新エネ車購入の免税、大都市圏におけるナンバープレート取得条件の優遇、公共交通分野での新エネ商用車の導入拡大などの政策でEV化を後押ししました。欧州でも、厳しい環境規制と新エネ車購入補助金等優遇策のセットで、EV化を進めています。これら海外諸国では、フル電動化のバッテリーEV（BEV）が中心です。

その一方、日本のシェアは図1の「その他」の一部に過ぎない低いレベルです。メーカー別では1位が米テスラ社、2位が中国BYD社で、上位20社に日本車メーカーは入りません。



BEV: Battery electric vehicle
PHEV: Plug-in hybrid electric vehicle
本図は国際エネルギー機関(IEA)“Global EV Outlook 2023”に掲載された図を抜粋、加工して作成した。

図1 世界各国のEV供給台数の推移

日本車メーカーは早くからガソリンエンジンを併用するハイブリッドEV（HEV）に注力してきましたが、フル電動化にはどちらかといえば消極的でした。

その背景には、表2に示すように電動化による部品点数の大幅削減が国内自動車産業へ打撃を与えるという懸念もあったようです。しかし、海外におけるBEVの普及が予想を超えて早く進み、フル電動化での日本の出遅れを危ぶむ見方も生まれており、今後の動向を注視して対応を考える必要があります。

表1 EVとガソリン自動車の部品点数比較 (2011年版中小企業白書から引用)

	ガソリン自動車の部品の構成比	電気自動車に不要となる部品割合
エンジン部品	23%	23%
駆動・伝達及び操縦部品	19%	7%
懸架・制動部品	15%	0%
車体部品	15%	0%
電装品・電子部品	10%	7%
その他の部品	18%	0%
合計	100%	37%

お役立ち最新情報

【KGC(かわさき技術士センター)技術士によるセミナー】(現場経験に基づくホットな内容)

◇2023年度「KIIP公益法人川崎市産業振興財団」との共催(技術)セミナー開催企画のご案内
今年度は下記の2テーマについての開催を予定しております。

第1回:「モノづくり現場での材料ロスの見える化と情報開示への準備」
～カーボンニュートラルの流れを見据えた現場対応～

10月18日(水)

第2回:「リチウム二次電池とこれからの蓄電技術」

11月15日(水)

場所: オンライン(14:00~16:00/講義90分、質問30分)

受講料: 無料

多くの皆様に、ぜひ、ご参加・ご活用頂きたく、よろしくお願いたします。



【支援事業】(申込先: 川崎市中小企業サポートセンター)

ワンデイ・コンサルティング (無料)	原則随時です	企業に出向き緊急の課題を支援致します。最大3回まで可能
専門家派遣 (有料)	募集があります	費用は半額企業負担です。課題に対し最大12回の継続支援

川崎市中小企業サポートセンターとは

中小企業を応援する総合的な支援機関で、主な支援事業は以下のとおりです。

★総合相談窓口★専門家相談窓口★人材育成セミナー★専門家派遣事業

★「かわさき起業家オーディション ビジネス・アイデアシーズ市場」

TEL:044-548-4141 FAX:044-548-4146 URL:http://www.kawasaki-net.ne.jp

2023年9月1日発行

発行責任者: NPO法人 かわさき技術士センター 会長 磯村正義

E-mail: info2@n-kgc.or.jp

NPO法人 かわさき技術士センターURL: http://www.n-kgc.or.jp/