

汎用エンジン製造業

日本標準産業分類 [2513]、帝国データバンク産業分類 [35103]

審査の着眼点

- 商品**……製造を担当するエンジンのユニット・部品がいつまで生産され、国内・海外のいずれかで生産されるものなのかを見通したうえで、当該ユニット・部品の仕様、加工・組立ておよび検査工法などについて、改良案を模索しているかに留意する。
- 運転資金**……売上債権回転期間が長くなる一方で、買入債務回転期間は、関連する業種である汎用機械器具製造業の買入債務回転期間に比べて大幅に短くなっている。結果、運転資金がかさむ傾向にある。十分な運転資金の手当がなされているかに留意する。
- 設備資金**……設備資金は、金額がかさむとともに回収までに最低数年を要するものである。設備投資の意思決定については、規制動向、市場動向などを見極めて、計画的に実施されているかに留意する。

I 業種の理解

1 業種の定義

本業種は、日本標準産業分類の「はん用機械器具製造業」の構成要素の一つ（小分類）、「[2513]はん用エンジン製造業」に位置づけられている。なお、自動車用エンジン、船舶用エンジンおよび航空機用エンジンは、汎用エンジン製造業から除外されている。

2 業種の特徴

(1) 業種の沿革・変遷

汎用エンジンは、第二次世界大戦後、産業用機械（自動車、船舶、航空機用を除く）の動力源として電動モータにかわり急激に採用されてきた。昭和30年代までは、需要のほとんどが国内の建設機械向けや農業機械向けであった。その後、40年代に入り、いわゆる、高度成長期には、建設機械向けや農業機械向けに加えて、発電機やレジャー用機器に採用されるなど、適用範囲が拡大し、市場規模は大きく拡大した。設計技術や生産技術な

どの向上によって商品の競争力が高まり、40年半ばから輸出も急増した。50年代半ばに入り輸出比

図表1 汎用エンジン製造業の事業所数の推移

(単位：カ所、人、百万円)

	平21年	22	23	24	25
事業所数	83	97	88	88	83
従業者数	10,864	10,815	13,670	10,037	9,653
平均従業者数	130.9	111.5	155.3	114.1	116.3
出荷額等	331,021	468,695	698,287	501,680	472,251

(注) 4人以上の事業所。

(資料) 経済産業省「工業統計表（平成25年）」（ホームページ）

図表2 汎用エンジン製造業の従業者規模別状況（平成25年）

(単位：カ所、人、百万円)

	事業所数	(%)	従業者数	(%)	出荷額等	(%)
20人未満	48	57.8	509	5.3	8,598	1.8
20～49人	9	10.8	240	2.5	x	x
50～99	11	13.3	726	7.5	15,590	3.3
100～199	3	3.6	506	5.2	x	x
200～299	5	6.0	1,183	12.3	41,478	8.8
300～999	4	4.8	1,953	20.2	x	x
1,000以上	3	3.6	4,536	47.0	302,722	64.1
計	83	100.0	9,653	100.0	472,251	100.0

(注) 4人以上の事業所。

(資料) 経済産業省「工業統計表（平成25年）」（ホームページ）

図表3 汎用エンジン生産の推移

(単位: 台、百万円、%)

		平20年	21	22	23	24	25	26
ガソリンエンジン	台数	6,333,399	4,194,798	5,346,632	4,903,802	3,864,721	2,588,429	2,327,525
	生産額	243,082	136,356	204,406	198,074	166,395	142,165	140,363
ディーゼルエンジン	台数	1,526,913	703,459	1,270,993	1,504,012	1,460,890	1,400,602	1,451,874
	生産額	435,063	217,731	386,574	462,587	401,965	398,555	448,617
汎用エンジン 合計	台数	7,860,312	4,898,257	6,617,625	6,407,814	5,325,611	3,989,031	3,779,399
	生産額	678,145	354,087	590,980	660,661	568,360	540,720	588,980
ガソリンエンジン 構成比率	台数比	80.6	85.6	80.8	76.5	72.6	64.9	61.6
	生産額比	35.8	38.5	34.6	30.0	29.3	26.3	23.8

(資料) 経済産業省「生産動態統計年報 機械統計編 (平成26年)」(ホームページ)

図表4 汎用ガソリン・石油機関の事業所の地域分布

(単位: 台、百万円、カ所)

	出荷台数	出荷金額	事業所数
岩手	x	x	1
埼玉	x	x	1
神奈川	x	x	1
滋賀	114,293	6,571	4
大阪	x	x	1
兵庫	x	x	1
熊本	x	x	1
全国計	2,244,731	66,149	10

(注) 1. 4人以上の事業所。

2. xは秘匿値。

(資料) 経済産業省「工業統計表 品目編 (平成25年)」(ホームページ)

図表5 汎用ディーゼル機関の事業所の地域分布

(単位: 台、百万円、カ所)

	出荷台数	出荷金額	事業所数
茨城	x	x	1
栃木	x	x	1
群馬	x	x	1
埼玉	x	x	1
神奈川	81,202	65,277	3
新潟	x	x	2
長野	x	x	1
岐阜	x	x	1
滋賀	394,889	81,209	4
京都	x	x	1
大阪	x	x	2
兵庫	x	x	1
愛媛	x	x	1
全国計	1,165,675	395,101	20

(注) 1. 4人以上の事業所。

2. xは秘匿値。

(資料) 経済産業省「工業統計表 品目編 (平成25年)」(ホームページ)

率が生産台数の2割程度に達した。

60～平成12年までにかけては、アジア通貨危機などの影響により、生産台数の大幅な伸びはみられなかった。円高が進展するなどの影響は受けるものの輸出比率は増加した。

13年以降、21世紀に入り、国内経済のデフレスパイラルが顕在化するなどの影響もあったが、昭和60～平成12年にかけての生産水準に戻っている。16年には、国内生産が約700万台に達した。海外生産も急増しており、国内外をあわせると1,000万台規模となった。18年には、国内外あわせると1,500万台を超えたが、20年秋の国際金融危機を契機とした世界経済の収縮によって、21年の国内外生産台数は1,000万台強に減少した。しかし、その後の世界経済の立ち直りによって、25年の国内外生産台数は再度1,500万台を超え現在に至っている。

(2) 市場の特性・特徴

上記沿革・変遷で述べたとおり、汎用エンジンの市場は、経済環境に強く影響されている。現在では輸出比率が増加しているうえに、海外生産

が増加しており、国内の経済環境に比べて、海外の経済環境の影響をより大きく受けやすい。

3 市場規模

(1) 業者数・従業者数

事業所数は、横ばいないし減少傾向で推移している。一方で、従業者数は、平成21年以降1万人台を維持しながら推移しているが、25年に1万人を割った(図表1参照)。従業者規模別状況によれば、300人未満の中小事業所の数が全体の9割以上を占めているが、従業者数は3割強にすぎない。同様に、製造品出荷額等については、全体の2割前後と推定される(図表2参照)。業界構造は、少数の完成品メーカーと、これらの完成品メーカーに部品を供給する大多数のサプライヤーからなる。

(2) 生産量・消費量などマーケット規模

おおむね700万～800万台で推移してきた国内生

図表6 汎用内燃機関の部分品・取付具・附属品の
事業所の地域分布 (単位：百万円、カ所)

	出荷金額	事業所数
岩手	x	1
宮城	x	2
山形	x	2
茨城	x	1
栃木	x	1
群馬	3,933	4
埼玉	2,978	4
千葉	x	2
東京	1,110	7
神奈川	8,840	7
新潟	14,154	8
富山	x	1
石川	x	2
山梨	x	2
長野	6,172	8
岐阜	2,394	6
静岡	1,176	13
愛知	1,836	8
三重	x	1
滋賀	30,473	14
京都	x	1
大阪	12,014	12
兵庫	4,131	11
和歌山	x	1
岡山	113	3
広島	x	2
長崎	x	1
大分	x	2
全国計	105,557	127

(注) 1. 4人以上の事業所。

2. xは秘匿値。

(資料) 経済産業省「工業統計表 品目編 (平成25年)」(ホームページ)

産台数は、平成20年秋の国際金融危機のインパクトにより大幅な減少となった。その後、一時持ち直したものの、しかし、23年10月には1ドル75円台に達した円高を背景とした海外生産の進展などによって、25年には400万台を下回った(図表3参照)。

(3) 代表的な企業名・所在地

代表的な企業名(括弧内本社所在地)として、ガソリンエンジンでは、本田技研工業(東京)、川崎重工業(東京・神戸)、富士重工業(東京)、三菱重工業(東京)、クボタ(大阪)などがあげられる。また、ディーゼルエンジンでは、ヤンマー(大阪)、クボタ(大阪)、コマツ(東京)、三菱重工業(東京)、いすゞ自動車(東京)などがあげられる。

4 主要地域分布

業界における地域分布の紹介・分析

汎用エンジン生産拠点は、主に群馬を中心とした北関東、神奈川県、滋賀県および大阪府などに点在している(図表4、5参照)。次に、汎用エンジンメーカーに部品を供給するサプライヤーは、長野、岐阜などの中部地方に目立つ。次いで、滋賀、大阪などの近畿地方、そして、群馬、埼玉などを中心とした北関東などに偏在している(図表6参照)。サプライヤーは、汎用エンジンメーカーに比較的近い地域に多く立地しているといえる。なお、地域分布からみる限りでは、東日本大震災の影響は軽微なものであったと考えられる。

Ⅱ 業界の動向

1 需給動向

(1) 消費者動向・需要動向

国内出荷台数をみると、汎用エンジン全体の出荷台数は減少傾向にある(図表7参照)。ただし、前年比で20万～30万台の振れ幅をもっている年もあり、予測はむずかしい。ガソリン、ディーゼルに分解すると、ディーゼルの国内出荷台数は近年増加傾向にある。なお、ディーゼルエンジンの全体に占める出荷台数の割合は小さいため、ガソリンエンジンの減少傾向に埋没している。

輸出出荷台数をみると、汎用エンジン全体の輸出出荷台数は、減少に転じている(図表8参照)。為替相場の影響によるものと考えられる。為替相場がいったん円高に振れると、企業は海外に生産拠点をづくり、海外生産が進展する。そうすると、単体輸出分は、海外生産にとってかわられることになり輸出が減少する。いったん、海外生産拠点で生産が開始されると為替が円安に振れた場合でも、生産拠点が国内に回帰することは、考えがたい。マーケットに近い場所で生産するいわゆる「地産地消」の傾向は今後も変わらないものと推測される。

(2) 需要部門別の動向

国内需要部門として、①油圧ショベル、ホイールローダなどをはじめとする土木建設機械、②トラクター、刈払機をはじめとする農林漁業機械、③ポータブル発電機などの電気機械、④芝刈機、

図表7 国内需要部門別出荷台数

(単位：千台)

		土木建設 運搬荷役 産業機械	農林 漁業機械	電気機械	その他	計
ガソリン エンジン	平21年度	331.5	2,801.0	510.3	48.8	3,691.6
	22	314.4	2,861.3	422.3	109.5	3,707.5
	23	297.2	2,541.2	390.4	77.4	3,306.2
	24	166.2	2,866.3	338.5	66.5	3,437.5
ディーゼル エンジン	21	88.3	224.0	18.8	3.9	335.0
	22	172.4	223.6	19.3	3.2	418.5
	23	248.8	268.7	26.2	1.4	545.1
	24	215.2	266.9	32.9	1.4	516.4
合 計	21	420	3,025	529	53	4,026.6
	22	486.8	3,084.9	441.6	112.7	4,126.0
	23	546.0	2,809.9	416.6	78.8	3,851.3
	24	381.4	3,133.2	371.4	67.9	3,953.9

(資料) (一社) 日本陸用内燃機関協会ホームページ

図表8 単体輸出の需要部門別出荷台数

(単位：千台)

		土木建設 運搬荷役 産業機械	農林 漁業機械	電気機械	その他	計
ガソリン エンジン	平21年度	462.4	635.3	131.8	561.2	1,790.7
	22	188.9	579.9	60.1	704.0	1,532.9
	23	191.7	527.1	69.0	561.1	1,348.9
	24	222.4	496.6	113.9	232.5	1,065.4
ディーゼル エンジン	21	240.3	54.6	37.9	61.3	394.1
	22	481.8	100.5	72.2	110.8	765.3
	23	579.8	131.8	65.3	98.5	875.4
	24	530.7	129.4	54.1	81.1	795.3
合 計	21	702.7	689.9	169.7	622.5	2,184.8
	22	670.7	680.4	132.3	814.8	2,298.2
	23	771.5	658.9	134.3	659.6	2,224.3
	24	753.1	626.0	168.0	313.6	1,860.7

(資料) (一社) 日本陸用内燃機関協会ホームページ

除雪機などのその他の四つに分類し検討する。このうち、農林漁業機械用が、国内出荷台数のおおむね4分の3以上を占めている(図表7参照)。以下、電気機械用と土木建設機械用の汎用エンジンが1割程度で続くという構造である。

次に、エンジンをガソリンとディーゼルに分類した場合、全出荷台数のうちおおむね1～2割程度がディーゼルエンジンにすぎず、ガソリンエンジンの比率は高いものとなっている。ディーゼルエンジンにおいて、国内需要部門は、農林漁業機械分野と土木建設機械分野とで出荷台数の9割以上を占めており、電気機械分野、その他分野の割合は小さい(図表8参照)。

(3) 注目すべき収益指標(価格決定要素)

競争力をもたせた価格設定を可能にするため

に、製品のコストに目を向けることは重要である。製造業一般にいえることであるが、汎用エンジンのコスト構造は、材料・部品などの資材・購買費用、加工・組立て・検査などの設備導入のための設備費用、人件費(直接、間接)などがある。なかでも設備費用については、それなりの投資を伴い製品のコスト構造に直結するため、十分な検討と将来を見据えた慎重な判断が必要になる。

(4) 競争力の決め手となる要素

汎用エンジンにおいては、その出力などの動性能、排気ガスの環境規制への対応、燃費性能、耐久性、重量、騒音など需要部門のニーズを満足させる機能が求められる。近い将来、たとえば、環境性能や燃費性能への要求度がいっそう高まる

図表9 海外工場生産台数の推移 (単位：千台)

	ガソリン エンジン	ディーゼル エンジン	海外生産合計
平21年	5,621	249	5,870
22	7,636	332	7,968
23	8,947	392	9,339
24	9,854	413	10,267
25	9,468	494	9,962
26	9,859	471	10,330

(注) (一社) 日本陸用内燃機関協会会員の海外工場生産台数を集計。

(資料) (一社) 日本陸用内燃機関協会ホームページ

ことが予想される。

2 海外展開

海外進出・撤退および海外取引の動向等

為替変動によるインパクトなどを背景として、完成品メーカーは海外生産にシフトしている。海外生産は増加し、平成21年に国内外生産台数は逆転した。その後も急速に増加している（図表9参照）。

3 課題と展望

(1) 技術革新・新商品開発

国内、アメリカおよびヨーロッパの3極は、おのおの、排気ガス規制をかけている。排気ガス規制の規制数値は、規制値の改定に伴い、厳しくなってきた。これまでも、汎用エンジンメーカー各社は、各市場の規制値をクリアする製品の開発に注力してきた。将来的にも、地球温暖化防止や大気汚染の抑制などの観点から、排気ガス規制値は、一段と厳しい方向に移行していくことが推定される。この排気ガス規制に対応するため、完成品メーカーを中心に、技術革新のための技術開発が行われている。グローバルでの競争環境下であって、付加価値創造の源泉となる技術開発は、汎用エンジンメーカーおよびサプライヤーにとって、生残りを図り、将来にわたり成長を図るための生命線である。経営戦略とリンクした技術戦略と、この技術戦略を推進する組織体制および適切なマネジメントが、経営目標の達成には欠かせない。

日本陸用内燃機関協会は、先行している欧米の排出ガス規制に対応するため、出力19kW未満のエンジンに対し、平成15年より1次／2次の排出ガス自主規制を実施してきた。

先行するアメリカ市場にあわせ、26年より3次

の排出ガス自主規制を実施している。

(2) 競合状況

小型のガソリンエンジンでは、アジアなどの新興国で製造した低価格品との競合があり影響が出ている。一方で、ディーゼルエンジンは、ガソリンエンジンに比べると競合は少ない。その一因として、排気ガス規制に対応することができるメーカーが限られていることによる。実際、ヨーロッパの排気ガス規制強化によって、ヨーロッパのディーゼルエンジンメーカーの一部は対応できず、市場から撤退した。これに対し、日本の汎用エンジンメーカーは、ガソリン、ディーゼルともに、総じて技術的に優位な立場にある。仕向け地向けの排気ガス規制や需要部門の要求にもきめ細かく対応してきたことで、一定のプレゼンス（存在感）を発揮している。もっとも、厳しくなる一方の排気ガス規制に対応するための技術開発などへの研究開発費がかさむという側面もある。

(3) 新規参入

主に、排気ガス規制がかかっていないクラスの小型のガソリンエンジンでは、模倣などによる参入余地はある。しかし、国際的に進んでいる排気ガス規制対応の開発投資や量産のための高額な設備投資などが必要になるため、中型以上のガソリンエンジンおよびディーゼルエンジンの新規参入は容易ではないと考える。

(4) 業界の将来性

国内汎用エンジンメーカーは、現在、世界市場の約4分の1（台数比）を生産するなど存在感を強め、高性能と品質および環境性能で世界市場での評価は高い。技術開発を含む絶え間ない経営努力によって、今後とも地位を高めていくことは可能である。情報交換や交流などを含め業界全体での協力関係をもちつつ、互いに切磋琢磨していくことが有効であると考ええる。

Ⅲ 業務内容・特性

(1) 製品の種類・特性

a 小型ディーゼルエンジン

農林業機械、建設機械、可搬型発電機などの作業機の原動機として搭載され使用されるエンジンである。出力19～560kWのエンジンにおいて、排気ガス規制が設けられている。なお、出力

19kW未満のエンジンについての排気ガス規制は設けられていない。

b 中大型ディーゼルエンジン

主に設備用の原動機として利用されることから定置用エンジンとも呼ばれている。常用または非常用の発電用やコジェネレーション用などに利用されている。常用エンジンでは大気汚染防止法による規制がある。

c ガソリンエンジン

小型汎用ガソリンエンジンは、主に、小型の農林機械、産業機械、電気機械およびレジャー・家庭用機械などで利用されている。アメリカ、ヨーロッパではノンロード（非道路用）というカテゴリにあり、排気ガス規制の対象となっている。日本では、出力19kW以上が排気ガス規制の対象になっており、19kW未満のエンジンへの規制は設けられていない。2ストロークエンジンは、刈払機やチェーンソーなど可搬性の機械に多用されている。4ストロークエンジンは、小型の管理機、耕運機などの農業機械、発電機、水ポンプなどの産業機械、携帯発電機・溶接機などの電気機械、芝刈機のような園芸機械、不整地走行車のようなレジャー用にも利用されている。

(2) 主要工程

クランクケース、シリンダブロック、シリンダヘッド、クランク軸、カム軸、コンロッドなどの主要部品は、鍛造または鍛造によって素形材のかたちで得られる。そして得られた各部品は、所定の寸法公差内に機械加工される。機械加工されたクランクケースに、上記部品、電装部品その他が順次組み付けられる。その後、組立てが完了したエンジンは試運転され、出力、排気ガスなどの特性が評価され、合格品が出荷される。

(3) 流通経路

国内出荷形態として、自家用と直売（OEM供給）と販売店向けの3種類に分類される。このうち自家用は、国内用と輸出用とに分類される。販売店向けの台数は少ない。

Ⅳ 審査のポイント

汎用エンジンメーカーは、自動車、建設機械、農機具および航空機など当該業界の大手企業がメーカーが多く、汎用エンジン部門のみの財務状態

などを把握することはむずかしい。本稿では、汎用エンジンメーカーの下請企業となる中小企業について、一般的な事項について説明する（図表10参照）。

1 取引形態と条件

仕入・受注・生産方法

汎用エンジンメーカーは、自家用エンジンの場合、自社製品の生産計画に基づいて計画生産を行う。顧客が産業機械メーカーの場合は、その生産計画をベースに受注し、この受注に基づき生産計画を立てる。その他の場合は、通常、市場予測に基づいて生産計画を立てる。下請メーカーは、基本スタンスとしては、資材・部品在庫を抑えるために、親会社（汎用エンジンメーカー）の生産指示に基づいて生産を行うものである。

2 資金需要

(1) 運転資金

汎用エンジンメーカーは、自家用、産業機械メーカーなどからの受注を積み上げた合計数量をベースに生産計画を立てている。このような受注生産形態では、製品在庫の積上がりは生じがたい。このため、半製品までの在庫はあっても完成在庫の増加は抑えられる。棚卸資産の額は、完成品在庫によって大きく左右される。このため、理論上は汎用エンジンメーカーの棚卸資産は大きなものとはならない。実際、汎用エンジン製造業を含む汎用機械器具製造業の棚卸資産回転日数は、製造業平均日数に比べて大きく変わらない。

平成25年の汎用内燃機関製造業の売上債権回転期間は、製造業平均や汎用機械器具製造業の平均に比べて短い。また、買入債務回転期間も製造業平均値や汎用機械器具製造業に比べ大幅に短い。結果、必要運転資金日数については、製造業平均値および汎用機械器具製造業に比べ長くなっている。したがって、運転資金には余裕をみておく必要がある。

(2) 設備資金

排出ガス規制への対応や新商品開発を目的として研究開発投資が必要となる。また、生産ラインの新設、生産能力向上のための設備増設など、資金需要が発生する。このような資金は、金額がかさむとともに回収までに最低数年を要するものである。設備投資の意思決定については、規制動向、市場動向などを見極めて、計画的に実施する

図表10 汎用機械器具製造業の経営指標（全企業平均）

		汎用内燃機関製造業	汎用機械器具製造業	製造業（25）
安全性	流動比率（％）	143.5	175.6	172.0
	当座比率（％）	113.2	139.7	129.3
	固定比率（％）	117.6	143.5	139.9
	固定長期適合率（％）	83.8	67.0	67.6
	自己資本比率（％）	51.9	32.5	33.3
収益性	インタレストカバレッジレシオ（倍）		2.7	2.3
	売上高経常利益率（％）	1.3	3.0	2.3
	自己資本利益率（税引前）（％）	2.1	7.6	5.7
	総資本経常利益率（％）	1.1	2.7	2.3
	売上高販管費・一般管理比率（％）	16.8	17.3	18.2
成長性	対前年比売上高比率（％）	84.5	93.1	97.7
生産性	1人当たり加工高（千円／月）	587	643	587
	1人当たり売上高（千円／月）	796	1,288	1,262
	同経常利益（千円／月）	10	38	29
	同人件費（千円／月）	424	397	332
	同総資本（千円）	11,721	17,029	15,134
その他	加工高設備生産性（％）	132.3	127.2	130.8
	総資本回転率（回）	0.8	0.9	1.0
	棚卸資産回転期間（日）	32.7	35.0	36.6
	売上債権回転期間（日）	65.9	79.4	69.4
	買入債務回転期間（日）	10.5	42.0	38.4
	固定・繰延資産回転期間（日）	273.5	187.4	170.0
対象企業数		3件	1,441件	29,060件

(資料) 「TKC 経営指標（平成26年版）」(株 TKC)

必要がある。

3 財務諸表の見方

(1) 収益性

製造業平均よりも、汎用機械器具製造業の対前年比売上高の減少幅は大きい。さらに、平成25年の汎用内燃機関製造業の対前年比の売上高は、汎用機械器具製造業の減少率以上に落ち込んでいる。1人当たりの人件費は、製造業平均値に比べて高い一方で、販売管理費比率は製造業平均値と同レベルまで抑制されている。しかし、売上高減少の影響は大きく、売上高経常利益率は、製造業平均に比べて低いものとなった。

(2) 安全性

平成25年の汎用内燃機関製造業の短期債務の支払能力を示す流動比率は、望ましいとされる150%を下回っている。支払能力面では問題がないとはいえない。

次に、固定資産を長期資金で賄っていることを示す固定比率は、一般に目標とされる100%を下回っていない。しかし、固定長期適合率は目標とされる100%以下をクリアしており許容レベルにあると判断される。

4 キャッシュフロー分析

キャッシュフロー計算書をもとにしたチェックポイントは以下のとおり。

- ① 税引前純利益は、横ばいまたは上昇しているが、営業キャッシュフローが減少している場合には、運転資金の支出増加が考えられる。
- ② 純利益に対して営業キャッシュフローが小さい場合にも、運転資金の支出増加が考えられる。
- ③ 現金流入の主体が、資産売却、借入れまたは株式公募による場合、本業の不振・弱体化が疑われる。

V 取引推進上のポイント

1 既取引先の取引深耕

(1) 自社製品をもつ企業

地球環境への関心が大きく高まるなか、ヨーロッパ、アメリカ、国内3極をはじめとした排出ガス規制は厳しくなる見通しである。そのなかで、グローバルな観点から成長市場、規模に焦点を当てた事業への取組みが重要となっている。

(2) 下請企業

為替変動などにより、親会社からの部品価格の低減が迫られるなかで、将来を見越した取組みが求められる。そのチェックポイントとして、①自社の強みの明確化およびそのいっそうの強化、②生産量の増減に柔軟に対応できる生産体制の強化、③自社の強みを生かした新分野進出への取組みなどがチェックポイントとなる。

2 新規取引先開拓

新規開業については、為替変動が大きいなど環境変化が大きく、また、技術的な専門性が事業のコアとなるため、参入障壁は大きいと考えられる。このような状況のなかで、①経営者の経歴とビジョン、②ビジネスプラン、③連携先との関係などがチェックポイントとなる。

VI 関連法規制・制度融資等

1 関連法規制等

- ① 製造物責任法
- ② 大気汚染防止法
- ③ 低 NOx 型小型燃焼機器からの排出に対する環境省ガイドライン
- ④ 日本陸用内燃機関協会の自主規制

2 制度融資など

- ① 新たな事業活動を支援する融資制度
- ② 設備近代化資金貸付制度
- ③ 小企業等経営改善資金融資制度

VII 業界団体

◆ (一社) 日本陸用内燃機関協会

〒162-0842 東京都新宿区市谷砂土原町 1 - 2
- 31

電話 03-3260-9101