

E B P M 調 査

事業名	自動車サプライヤー競争力強化事業	課・担当	産業創造課 総務・企画担当	担当者(内線)
-----	------------------	------	---------------	---------

E B P Mによる検証 (ロジックモデル)	
①将来像 (目指す姿)	<ul style="list-style-type: none"> 事業環境変化へ柔軟に対応するため、先進的な分野(デジタル・バイオ・マテリアル・CN)及びCE関連業種等への進出したことを自社の強みとして、EVシフトなどにより減少した受注を上回る新たな受注を確保し、持続的成長を図ることで本県経済の活性化につながる。 また、カーボンフットプリント(CFP)に対応している企業に受注が流れるため、いち早く対応し、県内企業の機会損失を最小限に食い止める。
②現状	<ul style="list-style-type: none"> 国内外の自動車産業におけるEVシフトの目標年次は流動的となってきたが、産油国ではない我が国において中長期的にはEVシフトは進むと考えられる。加えて、米国による関税措置といった世界情勢の激変や、大手国産メーカーの経営不振、自動車のデジタル化によるクルマづくりの大きな変化が見込まれることなど、業界における環境変化は必至である。 これらの事業環境の変化に適応するために、県内自動車サプライヤーは、既にある技術(強み)を応用し、新たな分野へも進出する必要がある。
③課題 (将来像と現状との差についての分析)	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルへの対応、サプライチェーンの構造変化への対応などが必要とされているが、県内製造業は主に中小企業であるため本業を生かした業態転換に必要な技術やノウハウを持っていない。 EVシフトの影響を受ける企業の大半が、EVシフトに対応するための中期計画を策定していない。 産業振興公社が継続的に支援を行っている企業約125社のうち、業態転換に取組み量産に至っている企業は数社程度であり、その他企業については業態転換に向けた支援が必要となる。 米国の関税政策などに対しても乗り越えられる、自社技術の強みを生かした業態転換や事業多角化なども必要となっているが、自社技術の強みについて客観的に把握している企業は多くなく、各社の技術の強みを分析しマッチングの機会を提供し、販路を開拓していく支援が必要となる。 一方、自動車メーカーがティア1へ脱炭素化の要請を始めたとの情報がある中、CFPについてはいち早く対応している企業に受注は流れるため、機会を損失する企業を最小限に食い止められるよう早急に支援する必要がある。

④投入 (インプット=予算)	⑤事業活動 (アクティビティ)	⑥事業実績 (アウトプット)	⑦事業実績から得られる成果(主語「県民等」) (アウトカム)		
予算額 21,133千円 一般財源 21,133千円	①コーディネーターによる業態転換を希望する企業への事業化相談、事業変革計画策定の支援。①-2ビジネスモデルづくり、販路開拓に向けたビジネスパートナーの獲得など企業間連携に向けたマッチング会等を実施。 ②自動車サプライヤーに対してセミナー等を行い、CFPに対応できる人材を育成する。	【活動指標】 ①-1事業変革計画策定支援企業数:30社、①-2相談件数:1,000件、伴走支援数150件(前年度からの継続含む)、②CFPセミナー3回、研修会2回開催 【活動実績】(R6年度) ①-1事業環境変化対応計画策定支援企業数:21社、①-2相談件数:1,727件、伴走支援数:148件(前年度からの継続含む)、②経営者向けセミナー3回開催、算定研修会2回開催	直接成果 ①-1事業変革計画策定社数 R7:30社(予定) ①-2伴走支援件数 R7:150件(予定・前年度からの継続を含む)、 マッチング件数359件(R6実績) ②社内のCFPの算定ができる人材 R7:50名(予定)	中間成果 ①-1、①-2コーディネーターによる支援開始後3年間に業績が改善または維持された割合(支援企業の70% ※検討中) ①-1、①-2支援を受け新たな取引先と成約となった件数(R7:10件 ※検討中) ②新規受注の獲得	最終成果(将来像) 業態転換等による新たな受注を確保し、持続的成長を図る。

⑧事業実績(アウトプット)が成果(アウトカム)に結び付くことを示すロジック及び根拠

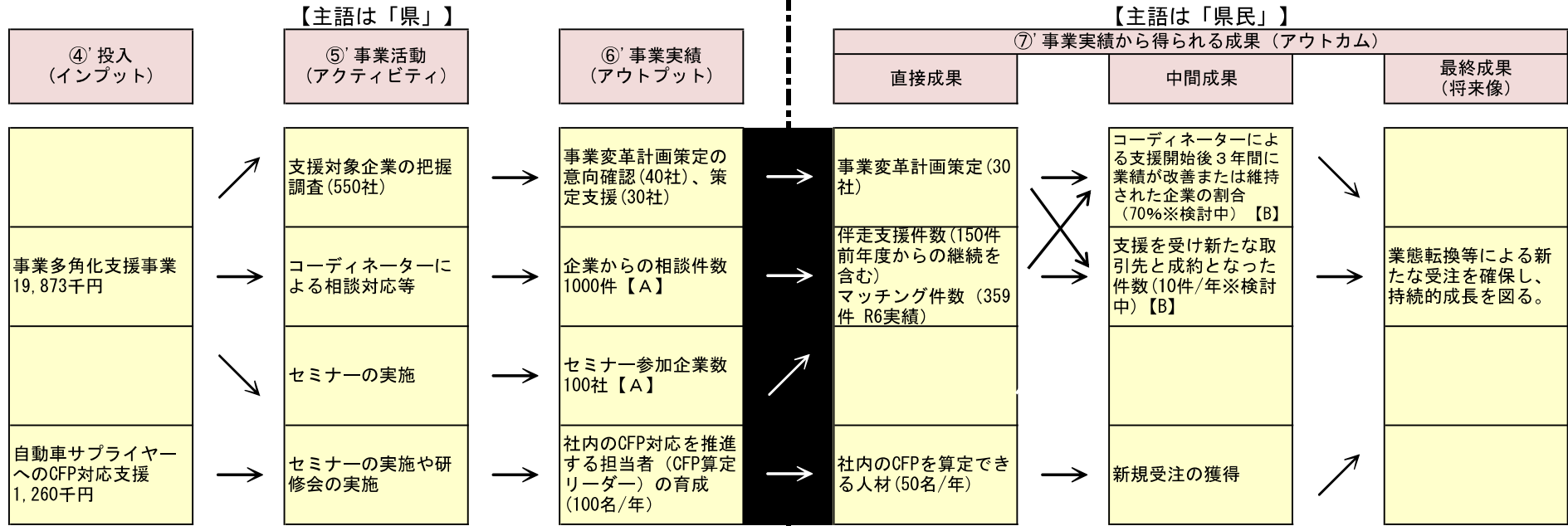
【定量的視点】
 ①-1 前年度に把握している自動車OEMメーカーと取引のある約550社に事業環境の変化に対する影響について調査を実施。回答があった企業のうち、事業環境の変化に対応するための中期計画を持っていない企業(40社)に対してコーディネーター意向を確認し、事業変革計画の策定(R7:30件 予定)を支援。計画策定後も継続して伴走支援を行い業務改善や成約に結び付ける。
 ②-1 電話等の相談やセミナー参加をきっかけに伴走支援を行っている企業の案件(150件・前年度からの継続を含む)に対して、技術開発や業務改善、マッチング等の支援を行い、業績改善や新たな取引先との成約(10件/年)に結び付けていく。(成約実績 R6:10件)
 ② 部品製造の際に排出されるライフサイクルアセスメントとしての温室効果ガス量の提示を求められるCFPについては、県内自動車サプライヤー約3,000社のうち未対応の約1/3の対応が課題である。徐々に経営者に必要性の認識が浸透してきているが、社内のCFPの算定ができる人材は少ない。そのためCFPの必要性の意識付けをする経営層向けセミナーを年間300名に対して行うとともに、CFPに対応できる人材(50名/年)を育成して新規受注の獲得につなげる。

⑨指標	R7	R8	R9	R10	⑩関連する5か年計画の主な取組等	
事業変革計画策定件数(件)	30	10	10	10	No.分野別施策名	49 変化に向き合う中小企業・小規模事業者の支援
伴走支援件数(件)(継続含む)	150	150	150	150	主な取組	産学官連携や知的財産活用などによる新技術・新製品の開発支援
コーディネーターによる支援開始後3年間に業績が改善または維持された企業の割合(%)	70(※検討中)	70(※検討中)	70(※検討中)	70(※検討中)		
支援を受け新たな取引先と成約となった件数(件)	10(※検討中)	10(※検討中)	10(※検討中)	10(※検討中)		
社内のCFPを算定できる人材(人)	50	50	50	50		

事業手法に係る自己検証

検証項目		評価	評価に関する説明	
県費投入の必要性	事業目的が730万県民や社会ニーズを的確に反映しているか。	○	県内主要産業である自動車部品製造業において、EV化の進展より、内燃機関が不要となるため、エンジン部品を手掛けている企業は業態転換をせざるを得ない状況にある。また、市場からの要求に応えるため、自動車のLCAであるCFPを示す必要がある。これらの企業の支援を行うことは県内企業の雇用維持をしていくためには必要な事業である。	
	市町村、民間等に委ねることができない事業か。	○	市町村には幅広い専門性を持った支援ができる体制が整備されていないとともに民間では、相談、マッチングなどマネタイズできにくい事業である。経産省の調査によるとCFPの認識が薄い企業は負担を忌避する傾向がある。このことから公的支援機関が実施すべき事業あると考える。	
	政策目的の達成手段として必要かつ適切な事業か。 政策体系の中で優先度の高い事業か。	○	令和5年度の埼玉県戦略会議の中で「事業拡大・再生支援」③事業再構築の支援として取り上げられているテーマであり、県内企業においてもニーズが多く、優先度の高い事業である。	
事業の効率性	一般競争入札、指名競争入札、プロポーザル方式による契約のうち、一者応札となったものではないか。 競争性のない随意契約となったものはないか。	—		
	受益者負担は適切に設定されているか	—		
	使途が事業目的達成にあたり必要なものに限定されているか。	○	事業費はコーディネーターの報償費や、旅費、セミナー講師謝金など、人件費が大半を占め、コーディネーターの活動はEVシフト対応計画策定支援、モビリティのマッチング、相談に集約しており、事業目標達成のみになっている。	
	不用率が大きい場合、その理由は適切か。	—		
	既存事業との重複はないか。 国、県、市町村で同様な事業を実施し二重行政となっていないか。	○	国は、自動車から他業種への対応は支援対象としていない。県は、自動車から他業種への業態転換を支援対象としている。	
コスト削減や効率化に向けた工夫は行われているか。	○	当事業は、公社の各分野のコーディネーターと協力の下、横断的に事業を実施することで効率的に進めている。		
事業の有効性	成果実績は成果目標に見合ったものとなっているか。	○	事業変革計画は目標30社に対し令和6年度実績は21社であり、伴走支援は継続案件を含め目標150件に対し実績は148件であった。そのうち新たな取引先との成約は10件であり、成果実績は成果目標に見合っている。	
	事業実施に当たって他の手段・方法等が感ぜられる場合、それと比較してより効果的あるいは低コストで実施できているか。	○	国の補助制度である中小企業新事業進出補助金へ申請するにあたり、公社の各分野のコーディネーターと連携し、その知見を活用するなど効率的、低コストで実施している。	
	活動実績は見込みに見合ったものであるか。	○	事業変革計画は目標30社に対し令和6年度実績は21社であり、伴走支援は継続案件を含め目標150件に対し実績は148件であった。そのうち新たな取引先との成約は10件であり、活動実績は成果目標に見合っている。	
	整備された施設や成果物は十分に活用されているか。	○	公社コーディネーターの支援によって事業変革計画シートを作成することで、事業者の将来の戦略等が明確となり、経営の指針として活用されている。	
			総合評価	A
関連する事業がある場合、他部局等と適切な役割分担を行っているか。（役割分担の具体的な内容を各事業の右欄に記載）				
関連事業	部局・課名	事業名	役割分担の内容	

E B P M 調書 ロジックモデル (フローチャート)



5か年計画との関連の整理

◆主な取組と事業との関係

関連する5か年計画の主な取組
産学官連携や知的財産活用などによる新技術・新製品の開発支援 (5か年計画 p.146 施策49 変化に向き合う中小企業・小規模事業者の支援)

↑関連箇所に【A】と記載

ロジックモデルとの関係 (事業と主な取組の関係)
相談対応を通じた、企業固有の強みに繋がる知的財産活用等により、新技術・新製品の開発に繋がる。セミナーの実施を通じて、大学・研究機関等の有する新技術に係る情報を発信することにより、新技術・新製品の開発に繋がる。

◆施策指標と事業との関係

関連する5か年計画の施策指標	
企業（製造業）が生み出す付加価値額	
現状値	4.5兆円 (令和2年)
目標値	4.8兆円 (令和8年)

↑関連箇所に【B】と記載

ロジックモデル内の数値目標
コーディネーターによる支援開始後3年間に業績が改善または維持された企業の割合 (70%※検討中) 【B】 支援を受け新たな取引先と成約となった件数 (10件/年※検討中) 【B】
↓
モデル内の数値目標が5か年計画の施策指標もしくは施策に与える影響
事業変革計画の策定や、コーディネーターの伴走支援を受け、業態転換等による新たな受注の確保することで、企業の持続的成長を図る。

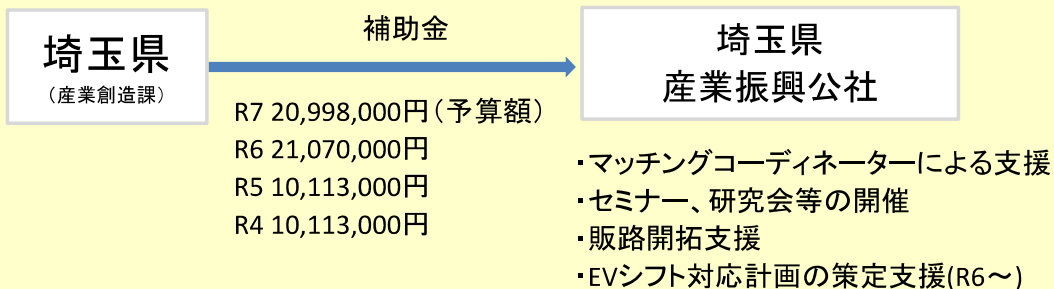
EBPM調書(有識者会議様式)

(単位:千円)

予算執行状況		当初予算額		補正予算額		最終現計予算額		執行額 (決算額)	執行率
		事業費	(うち一財)	事業費	(うち一財)	事業費	(うち一財)		
令和7年度	事業多角化支援事業	19,873	19,873			19,873	19,873		0.0%
	自動車サプライヤーへのCFP対応支援	1,260	1,260			1,260	1,260		0.0%
令和6年度	事業多角化支援事業	19,979	19,979			19,979	19,979	19,892	99.6%
	自動車サプライヤーへのCFP対応支援	1,226	1,226			1,226	1,226	1,205	98.3%
令和5年度	事業多角化支援事業	10,113	10,113			10,113	10,113	10,113	100.0%
						0	0		
令和4年度	業態転換支援事業	10,113	10,113			10,113	10,113	10,113	100.0%
						0	0		
令和3年度	業態転換支援事業	10,352	0			10,352	0	10,352	100.0%
						0	0		

資金の流れ(資金が県からどのような経由で流れ、受取先が何を行っているか。)※スキーム図と具体的な交付先(R3からR7まで)を明記

令和3年度～令和7年度



事業名：自動車サプライヤー競争力強化事業

事業費：21,133 千円 所管課：産業労働部 産業創造課

事業概要

脱炭素化や急激なEVシフトを背景に、産業構造や市場ニーズが急速に変化する中、業態転換や新分野への進出を目指す県内企業の取組を支援するため、コーディネーターによる相談やマッチングなどを実施する。

事務局の説明

<会議対象とした理由・論点>

米国関税措置による世界経済への影響が波及し、自動車産業を取り巻く環境が大きく変化している。社会情勢を踏まえた事業内容に見直すとともに、本事業の目的である業態転換等による持続的成長を実現するための定量的な中間成果（新規受注者数や金額など事業多角化によって生み出される価値など）を設定する必要がある。

<EBPM 上の課題>

社会情勢が大きく変化する中、現在の中間成果（EVシフト対応計画の策定件数 30 件など）で最終成果（業態転換等による新たな受注を確保し、持続的成長を図る）が実現できるか不明確である。

担当部局の説明

<事務局の提示する課題についての説明>

これまでもエンジン部品から電動化部品への業態転換だけでなく、他業種への進出も支援しているが、今後も環境の変化へ柔軟に対応できるよう、県が支援する先進的な分野（サーキュラーエコノミー・デジタル・バイオ・マテリアル・カーボンニュートラル）などへ既にある技術を応用して進出する支援を継続していく。

産業振興公社のコーディネーターにおいては、自動車分野とその他の分野のコーディネーター間の連携を深め、持続的な成長を目指すため、伴走支援を継続する。

上記見直しを踏まえ、自動車業界の事業環境変化に対応するため、「EVシフト対応計画」を「事業変革計画」に名称変更する。また、中間成果については、「コーディネーターによる支援開始後3年間に業績が改善または維持された企業の割合」及び「支援を受け新たな取引先と成約となった件数」を設定する。

議事の概要

<A委員>

委員：効果的な施策になっているか。効果をどのように捉えるのか。

担当部局：企業が持つ技術のアップデートを支援することを目的に、企業のEVシフト計画等の計画策定を支援しており、これらは企業の事業戦略に役に立っているものと考えている。今後は、計画による成果の把握に努め、より具体的な効果測定を行っていく。

委員： 3,000社の関連企業のうち、自動車OEMメーカーと直接取引がある企業に焦点を当てている理由は何か。真に困っている企業に手が差し伸べられていないのではないか。

担当部局： 自動車サプライヤーは裾野が広く、その数を厳密に把握することは難しいため、多めに見積もった数字として3,000社としている。その中で実際に納入しているOEMメーカーに絞って約500社、その中で実際に支援が必要と手が上がった企業に計画策定の支援をしている。今後は、自動車産業の取り巻く経済環境をマクロ的な視点で捉え、企業の必要な成長を促せるような支援を検討していく。

<B委員>

委員： 予算規模を踏まえると、企業のネットワーク化や産業クラスターの形成までは難しいと思うが、産業振興公社ではそうした視野は持っているか。

担当部局： クラスター形成までは至っておらず、相談ベースのマッチングに留まっているのが実情である。しかし、宇宙産業のような分野への多角化も一つの目標として検討していきたい。

委員： 事業譲渡の支援などについては、この事業ではなく産業振興公社などで実施しているのか。

担当部局： 御指摘のとおり、経営の継続、事業承継の部分については、別の事業で実施している。

委員： 対象をエンジン部品以外にも広げていくとのことだが、技術の親和性も乏しいため、多様なコーディネーターが必要となる。限られた予算の中で、支援を広げる余地はどれだけあるか。

担当部局： 産業振興公社の中で、デジタルやロボット等の専門性を持ったコーディネーターがおり、他の分野への対応も可能である。

<C委員>

委員： 複数の事業（経営革新計画など）を組み合わせ、複合的に事業を提供することで、課題を解決するような仕組みが必要だが、具体的な取り組みはあるか。

担当部局： 複数の事業を組み合わせ課題を解決する重要性は認識しているため、庁内の横の連携について検討する。

委員： 自動車サプライヤー以外でも同様の課題を持っていると思うが、対象を自動車産業に絞る理由はあるか。

担当部局： 自動車産業を支援しているのは、県内の製造品輸出額で輸送用機械のシェアが最も高いからである。他の業種については、他の既存の事業で広く支援をしていこうと考えている。

委員の評価及び意見

<A委員>B（再構築すべき）

何が企業や市場では対応困難であるか、どの分野において行政の関与が必要であるかを検討すべきである。本県に自動車関連産業が集積していることを活かした施策など、一企業では対応困難なものについて、行政が関与すべきではないか。また、商工会議所や商工会、自動車関連産業における組織体と連携した取り組みが必要と考える。

＜B委員＞B（再構築すべき）

県内関連企業 3,000 社のうち年間 10 件は規模が小さいため、規模数を変えないのであれば、効果の高い分野に重点化すべきである。支援対象の優先順位を付けたメリハリのある事業展開が必要であると考ええる。

産業の新陳代謝を促す観点から、事業譲渡（M&A）や廃業支援とも一体的に事業を進めていくことが望ましい。また、個々の企業への支援に留まらず、埼玉県の地域経済の成長を促す観点から、企業のネットワーク化（連携）や産業クラスターの形成を視野に入れ、他の関連事業と一体的に推進する体制を整えるのが望ましい。

＜C委員＞B（再構築すべき）

事業多角化の検討には、各事業所が有する技術の評価のみならず、技術に対する潜在的ニーズの掘り起こしや経営面での支援など、複合的な観点からの支援が必要になると考えられ、他の支援策との役割分担を整理することが必要であると考ええる。

事業実施の必要性は理解できるが、事業内容や手法の抜本的な見直しが必要かどうかは、関連する中小製造業に対する支援事業全体における本事業の在り方を再考しながら判断する必要があると考ええる。

有識者会議を踏まえた評価

【B（再構築すべき）】

事業多角化を進めるためには、事業者が持つ技術の掘り起こしや経営面の支援など複合的な支援が求められることから、県その他施策や産業振興公社・商工会議所等による支援との役割分担を整理した上で、社会情勢に即したより効果的な事業に再構築する必要がある。

有識者の意見から考えられる方向性

再構築にあたっては、単なる産業保護とならないよう、サプライヤーの支援ニーズを把握し、その中で行政の関与が必要な部分を明確化することで、効果の高い分野への重点化などを検討すること。

産業振興公社や商工会議所等による類似支援メニューや産業の新陳代謝を促す観点から、事業承継（M&A）や廃業支援とも一体的に事業を進めていくこと。また、企業間ネットワークの強化や産業クラスターの形成などの視点も取り入れるなど、施策効果を広げる視点も取り入れること。

支援対象を「エンジン部品」以外にも拡大することで、施策の効果が薄れる恐れがあるため、支援対象を優先順位付けするなどメリハリのある事業展開とすること。

【令和8年度当初予算】

予算額			
【令和8年度】		【令和7年度】	
事業費	21,133 千円	事業費	21,133 千円
うち一財	21,133 千円	うち一財	21,133 千円

評価・意見を踏まえた対応 等

【評価・意見を踏まえた対応】

有識者の意見を踏まえ、県その他施策や産業振興公社・商工会議所等による類似の支援との役割分担を整理するとともに、サプライヤーのニーズを踏まえた事業内容に見直した。また、県産業振興公社におけるコーディネーター間の連携強化のほか、大学や国の研究機関、公設試験研究機関と連携した技術・製品開発など施策効果を広げる取組についても検討を行った。

【令和8年度当初予算への反映状況】

サプライヤーのニーズを踏まえ、「EV シフト対応計画」を「事業変革計画」に改称し、クルマのデジタル化等も新たに対象に加えることで、自動車業界の環境変化に柔軟に対応できるよう見直しを行った。また、他分野への事業多角化を後押しするため、産業振興公社のモビリティコーディネーターと他分野のコーディネーターの連携を強化するなど、施策効果を広げる内容に見直した。