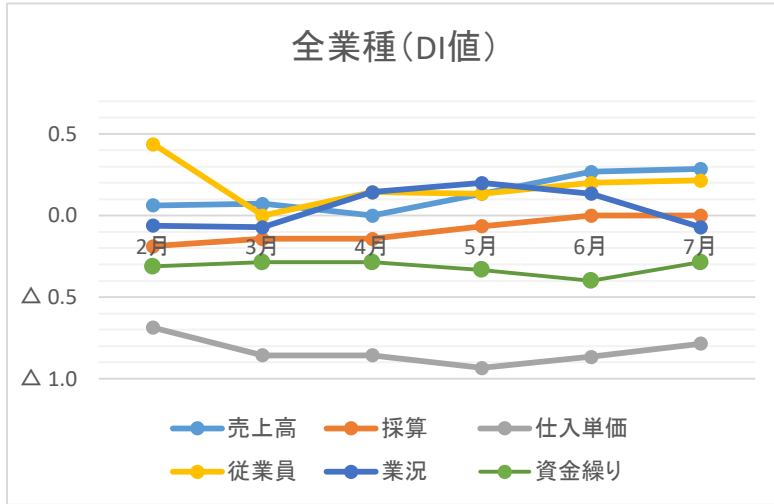


白河商工会議所LOBO調査結果(令和5年7月分)

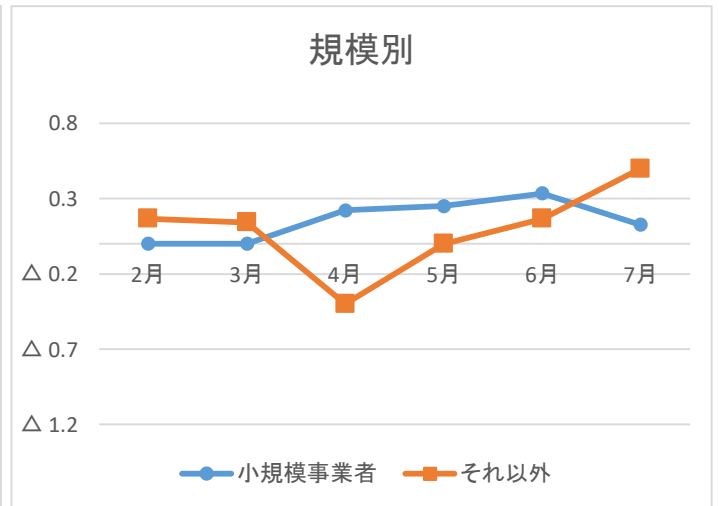
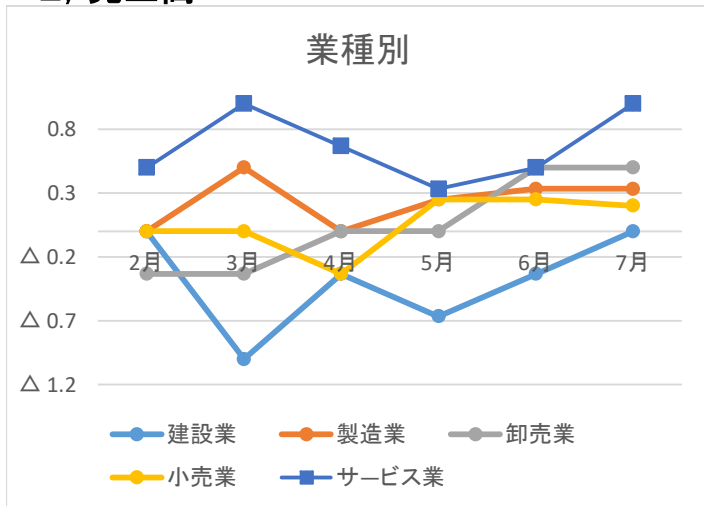
実施期間:令和5.7.10~7.20 回答事業所: 14事業所

1, 全業種DI値



7月の全業種DI値を見ると、仕入単価・資金繰りは+0.1ポイント上昇した。
一方で、業況は-0.2ポイント下降した。
売上高・採算・従業員は横ばいであった。

2, 売上高

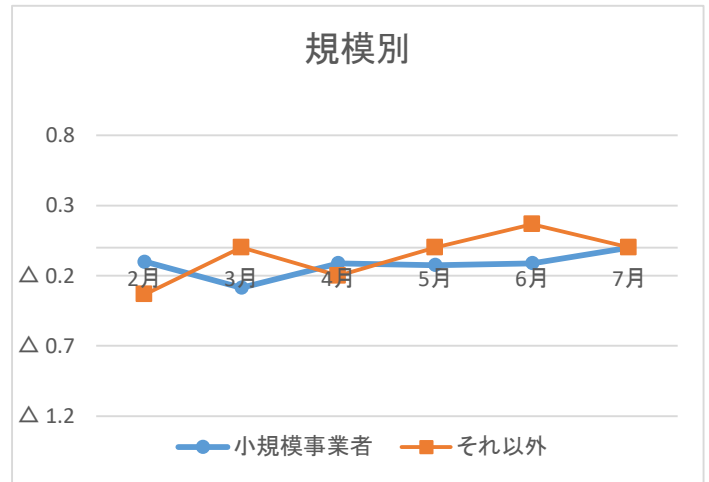
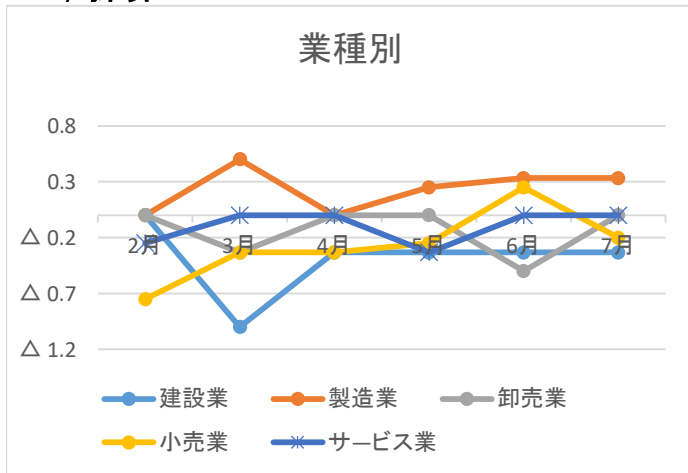


売上DIの推移

	2月	3月	4月	5月	6月	7月
全産業	0.1	0.1	0.0	0.1	0.3	0.3
建設	0.0	△ 1.0	△ 0.3	△ 0.7	△ 0.3	0.0
製造	0.0	0.5	0.0	0.3	0.3	0.3
卸売	△ 0.3	△ 0.3	0.0	0.0	0.5	0.5
小売	0.0	0.0	△ 0.3	0.3	0.3	0.2
サービス	0.5	1.0	0.7	0.3	0.5	1.0
小規模	0.0	0.0	0.2	0.3	0.3	0.1
それ以外	0.2	0.1	△ 0.4	0.0	0.2	0.5

全産業の売上DIは前月と同じであった。
業種別に見てみると、建設業は+0.3ポイント、サービス業は+0.5ポイント上昇した。
製造業・卸売業は横ばいであった。
小売業は-0.1ポイント下降した。
規模別に見ると、小規模は-0.2ポイント下降、それ以外は+0.3ポイント上昇した。

3, 採算

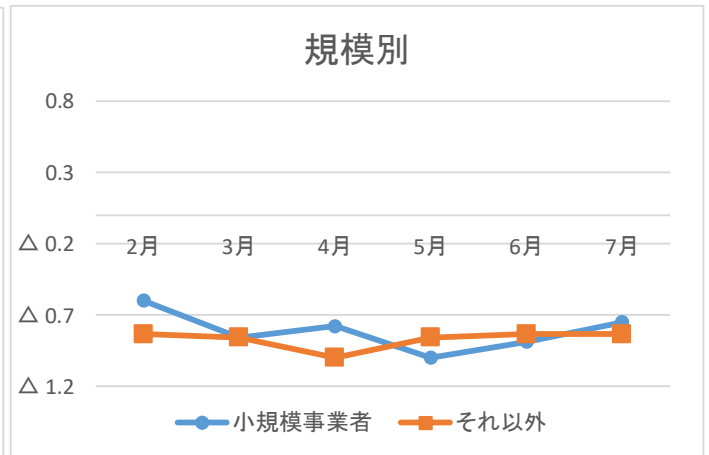
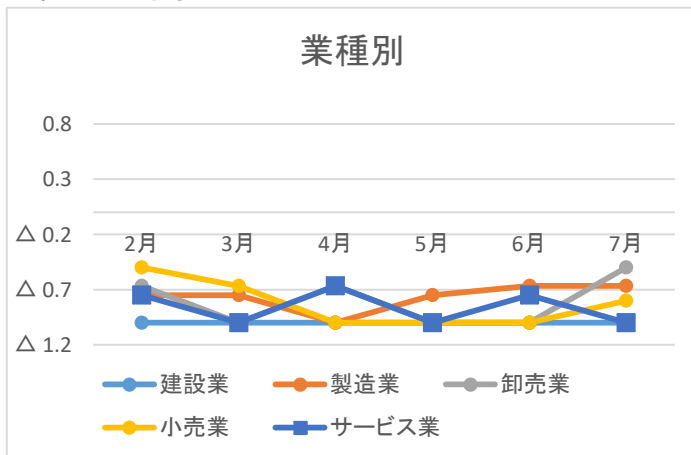


採算DIの推移

	2月	3月	4月	5月	6月	7月
全産業	△ 0.2	△ 0.4	△ 0.1	0.1	0.0	0.0
建設	△ 0.7	0.0	△ 1.0	△ 0.3	△ 0.3	△ 0.3
製造	△ 0.5	0.0	0.5	0.0	0.3	0.3
卸売	△ 0.3	0.0	△ 0.3	0.0	△ 0.5	0.0
小売	△ 0.4	△ 0.8	△ 0.3	△ 0.3	0.3	△ 0.2
サービス	0.0	△ 0.3	0.0	0.0	0.0	0.0
小規模	△ 0.3	△ 0.1	△ 0.3	△ 0.1	△ 0.1	0.0
それ以外	△ 0.6	△ 0.3	0.0	△ 0.2	0.2	0.0

全産業の採算DIは前月と横ばいであった。
業種別に見てみると、卸売業は+0.5ポイント上昇した。
一方で、小売業は-0.5ポイント下降した。
建設業・製造業・サービス業は横ばいであった。
規模別に見ると、小規模は+0.1ポイント上昇、
それ以外は-0.2ポイント下降した。

4, 仕入単価

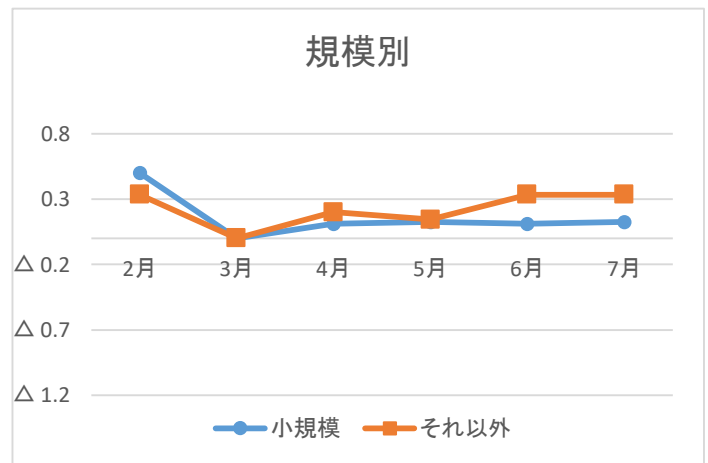
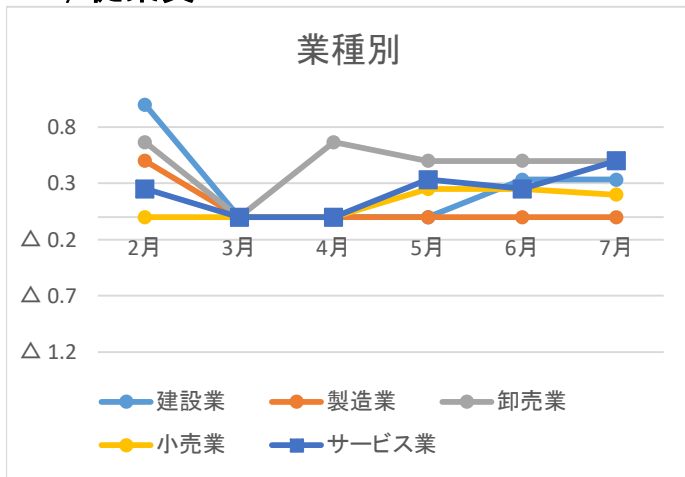


仕入単価DIの推移

	2月	3月	4月	5月	6月	7月
全産業	△ 0.7	△ 0.9	△ 0.9	△ 0.9	△ 0.9	△ 0.8
建設	△ 1.0	△ 1.0	△ 1.0	△ 1.0	△ 1.0	△ 1.0
製造	△ 0.8	△ 0.8	△ 1.0	△ 0.8	△ 0.7	△ 0.7
卸売	△ 0.7	△ 1.0	△ 0.7	△ 1.0	△ 1.0	△ 0.5
小売	△ 0.5	△ 0.7	△ 1.0	△ 1.0	△ 1.0	△ 0.8
サービス	△ 0.8	△ 1.0	△ 0.7	△ 1.0	△ 0.8	△ 1.0
小規模	△ 0.6	△ 0.9	△ 0.8	△ 1.0	△ 0.9	△ 0.8
それ以外	△ 0.8	△ 0.9	△ 1.0	△ 0.9	△ 0.8	△ 0.8

仕入単価の全産業DIは+0.1ポイント上昇した。
業種別に見ると、卸売業は+0.5ポイント、小売業は+0.2ポイント上昇した。
一方でサービス業は-0.2ポイント下降した。
建設業・製造業は横ばいとなった。
規模別に見ると、小規模は+0.1ポイント上昇、
それ以外は横ばいとなった。

5, 従業員

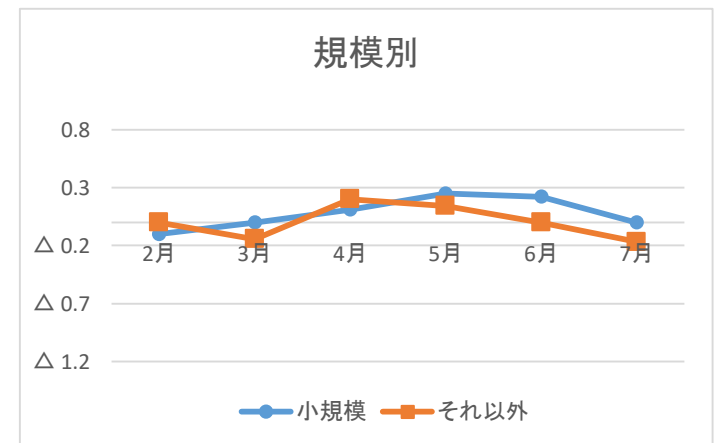
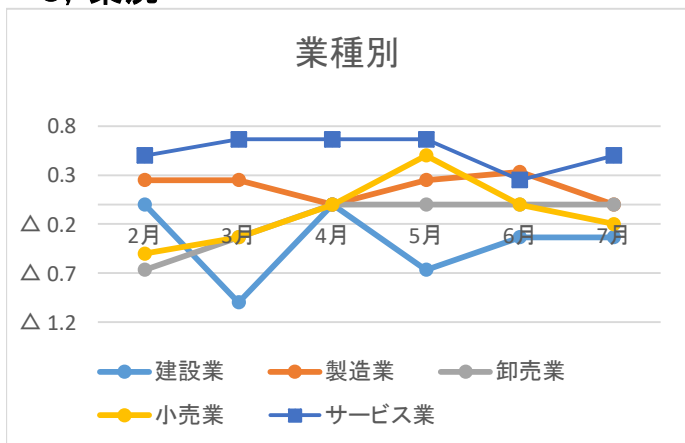


従業員DIの推移

	2月	3月	4月	5月	6月	7月
全産業	0.4	0.0	0.1	0.1	0.2	0.2
建設	1.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3
製造	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
卸売	0.7	0.0	0.7	0.5	0.5	0.5
小売	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	0.2
サービス	0.3	0.0	0.0	0.3	0.3	0.5
小規模	0.5	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1
それ以外	0.3	0.0	0.2	0.1	0.3	0.3

従業員の全産業DIは前月と横ばいであった。業種別にみるとサービス業は+0.2ポイント上昇した。一方で、小売業は-0.1ポイント下降した。建設業・製造業・卸売業は横ばいとなった。規模別にみると、小規模・それ以外ともに横ばいであった。

6, 業況

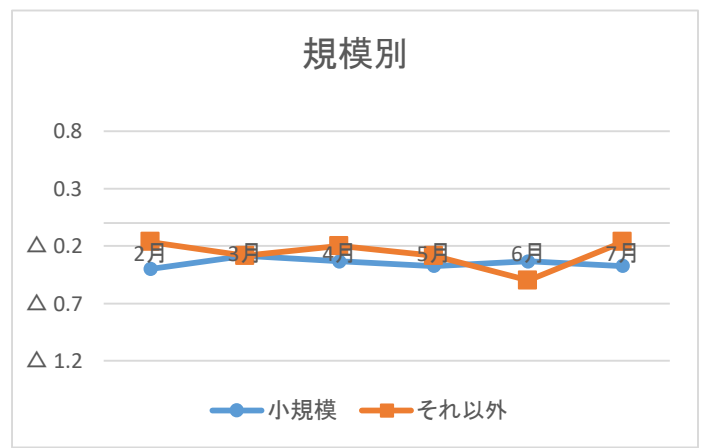
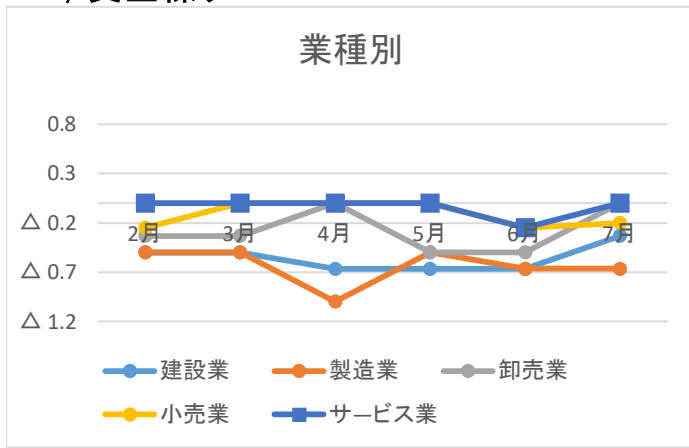


業況DIの推移

	2月	3月	4月	5月	6月	7月
全産業	△ 0.1	△ 0.1	0.1	0.2	0.1	△ 0.1
建設	0.0	△ 1.0	0.0	△ 0.7	△ 0.3	△ 0.3
製造	0.3	0.3	0.0	0.3	0.3	0.0
卸売	△ 0.7	△ 0.3	0.0	0.0	0.0	0.0
小売	△ 0.5	△ 0.3	0.0	0.5	0.0	△ 0.2
サービス	0.5	0.7	0.7	0.7	0.3	0.5
小規模	△ 0.1	0.0	0.1	0.3	0.2	0.0
それ以外	0.0	△ 0.1	0.2	0.1	0.0	△ 0.2

業況の全産業DIは-0.2ポイント下降した。業種別に見ると、サービス業は+0.2ポイント上昇した。一方で、製造業は-0.3ポイント、小売業は-0.2ポイント下降した。建設業・卸売業は横ばいであった。規模別で見ると、小規模・それ以外ともに-0.2ポイント下降した。

7, 資金繰り



資金繰りDIの推移

	2月	3月	4月	5月	6月	7月
全産業	△ 0.3	△ 0.3	△ 0.3	△ 0.3	△ 0.4	△ 0.3
建設	△ 0.5	△ 0.5	△ 0.7	△ 0.7	△ 0.7	△ 0.3
製造	△ 0.5	△ 0.5	△ 1.0	△ 0.5	△ 0.7	△ 0.7
卸売	△ 0.3	△ 0.3	0.0	△ 0.5	△ 0.5	0.0
小売	△ 0.3	0.0	0.0	0.0	△ 0.3	△ 0.2
サービス	0.0	0.0	0.0	0.0	△ 0.3	0.0
小規模	△ 0.4	△ 0.3	△ 0.3	△ 0.4	△ 0.3	△ 0.4
それ以外	△ 0.2	△ 0.3	△ 0.2	△ 0.3	△ 0.5	△ 0.2

資金繰りの全産業合計DIは+0.1ポイント上昇した。

業種別に見ると、建設業は+0.4ポイント、卸売業は+0.5ポイント、小売業は+0.1ポイント、サービス業は+0.3ポイント上昇した。

製造業は横ばいとなった。

規模別に見ると、小規模は-0.1ポイント下降、それ以外は+0.3ポイント上昇した。

※「建」:建設業、「製」:製造業、「卸」:卸売業、「小」:小売業、「サ」:サービス業

【付帯調査】

1. 物流2024年問題(※)等による物流の停滞が懸念される中、運送事業者のみならず、荷主企業も含めた物流全体の効率化が不可欠となっています。政府では、6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を策定し、今後、荷主や物流事業者に対して、商慣行の見直しや経営者層の意識改革に向けた措置のほか、物流効率化に向け設備投資の促進を図ることが予定されています。これに関連して、以下の5点についてお伺いします。

1-1. 貴社の属性について、選択肢から1つお選びください。

	建	製	卸	小	サ	合計
①発荷主		2	1			3
②着荷主	1		1	2	1	5
③発荷主・着荷主両方	1		1	1		3
④物流事業者						0
⑤回答不能	1	1			1	3

1-2. 貴社における物流2024年問題等を背景とした持続可能な物流の実現に向けた取組みの状況について、選択肢から1つお選びください。

	建	製	卸	小	サ	合計
①取組みを開始している			1			1
②今後取組む予定		1			1	2
③「物流2024年問題」を認識しているが、何をすればいいのかわからない	2	1	2	2		7
④「物流2024年問題」を認識しているが、取組む必要がない → 理由はコメント欄にお願いします。	1					1
⑤「物流2024年問題」を認識していない				1		1
⑥回答不能		1			1	2

※質問1-2で選択肢1~2と回答した方にお伺いします。

1-3. 貴社における物流効率化等の持続可能な物流の実現に向けた取組みの具体的な内容について、選択肢からお選びください(複数該当する場合は全てお選びください)。

	建	製	卸	小	サ	合計
①物流を考慮した経営戦略の策定・実行(倉庫新設・拡充、物流拠点再配置、在庫増し等)		1	1			2
②物流に関する統括的な責任者(物流担当役員等)						0
③ドライバー等の荷待ち・荷役作業等に係る時間の把握		1		1		2
④ドライバー等の荷待ち時間の削減 (バース予約システム(荷卸し場所・時間の事前予約制)の導入、荷捌き場の拡張等)		1				1
⑤ドライバー等の荷役時間の削減(パレットや運搬機器、昇降機器の導入等)		1				1
⑥運搬効率化・脱炭素化・省人化・多様な人材の活躍促進等に資する車両の導入				1		1
⑦適正な運賃收受・価格転嫁に向けた取引先との協議(物流コストの可視化、運送契約の書面化等)						0
⑧商取引のデジタル化(在庫管理・輸配送・受発注に関するシステム導入等)				1	1	2
⑨納品リードタイムの延長、発注・受注ロットの拡大や運行計画の見直し等に向けた取引先との協議		1	1			2
⑩共同配送の実施						0
⑪モーダルシフト、モーダルコンビネーション(トラック輸送の鉄道・船舶輸送への転換等)の実施		1	1			2
⑫その他→具体的な内容はコメント欄に記入をお願いいたします。						0
⑬回答不能	3	2	2	2	1	10

1-4. 持続可能な物流の実現に向けた取組みを進めるにあたり、貴社において必要だと考えられることについて、選択肢からお選びください(複数該当する場合は全てお選びください)。

	建	製	卸	小	サ	合計
①適切な物流コストの收受・価格転嫁(物流コストの可視化、運送契約の書面化等)	1	2	2			5
②設備投資(デジタル化含む)に対する原資の確保、支援				1		1
③経営層・役員の理解			1	1		2
④物流効率化に対する取引先の理解	3	2	1	1	1	8
⑤近隣企業・同業との協業(共同配送等)			1	1		2
⑥消費者の理解(販売価格への送料等の適切な転嫁等)	2	1	3	1	1	8
⑦取組みをリードする社内人材の育成						0
⑧物流効率化の取組みによる自社のメリットの提示(ステークホルダー等からの社会的評価の上昇等)	1	1		1		3
⑨その他→具体的な内容はコメント欄に記入をお願いいたします。						0
⑩回答不能		1		1	1	3

1-5. わが国全体で持続可能な物流を実現するにあたり、国に期待することについて、選択肢からお選びください(複数該当する場合は全てお選びください)。

	建	製	卸	小	サ	合計
①物流2024年問題とその影響に関する周知の徹底	2	2	1		1	6
②「送料無料」表記の是正(物流コストの見える化)等による消費者・企業の意識変革の促進	2	2	2	2	1	9
③物流効率化に向けた企業の設備投資を促すための予算・税制による支援			1	1	1	3
④適正な運賃の收受や価格転嫁円滑化の促進(パートナーシップ構築宣言の推進等)	2	1	2	1		6
⑤運賃以外の物流サービス料(ドライバーによる荷卸し・パレット積み替え等)の見える化の促進			2			2
⑥安全が確認された高速道路区間におけるトラックの制限速度の緩和						0
⑦市街地等における共同集荷・荷捌き場の整備等、物流政策と連動した都市計画の推進	3	1		1	1	6
⑧道路・港湾等の物流拠点の機能強化、土地利用の最適化 (共同倉庫整備等に関する土地の用途制限の緩和等)	1					1
⑨自動運転、ドローン物流等の物流DXの推進、社会実装化	1			1		2
⑩その他 → 具体的な内容はコメント欄に記入をお願いいたします。						0
⑪回答不能		1		1		2

(コメント欄)

2024年4月からトラックドライバー等に対して時間外労働時間の上限規制が適用される「物流2024年問題」について、認識はしているが何をすればいいのかわからないという回答が多かった。取引先・消費者・企業の理解や意識改革が必要という意見も多かったことから、商慣行の見直しの難しさを感じ、これからの動向が注目となる。