

2023年9月14日

大阪商工会議所
公益社団法人 関西経済連合会

「第91回経営・経済動向調査」結果
7～9月期自社業況判断 2期連続プラスも、規模・業種で格差
中小企業はマイナス圏、製造業は減速
物流2024年問題については、中小企業の取り組みの遅れが明らかに

<調査概要>

- ◆調査目的 会員企業の景気判断や経営の実態について把握するため、大阪商工会議所と関西経済連合会が、四半期ごとに標記調査を共同で実施。
- ◆調査期間 2023年8月17日（木）～8月30日（水）
- ◆調査対象 1,545社（大阪商工会議所・関西経済連合会の会員企業）
- ◆調査方法 メール、FAXで調査への協力を依頼。ウェブフォームで回答を受付。
- ◆有効回答数 324社（有効回答率21.0%）

調査結果の特徴

1 国内景気（単数回答）

～プラス幅は縮小するも、2期連続プラス。先行きもプラス圏を推移する見込み。

- 2023年7～9月期における国内景気は、BSI値（「上昇」回答割合－「下降」回答割合）は15.5と、前回調査（27.4）からプラス幅が縮小しながらも、2期連続のプラス。
- 先行き10～12月期は20.0とプラス幅が拡大、2024年1～3月期は15.1とプラス幅は縮小するものの、プラス圏を推移する見込み。
- 規模別では、足もと7～9月期は、大企業（25.7）、中小企業（7.3）ともにプラス幅が縮小。

2 自社業況（単数回答）

～2期連続プラス。大企業はプラス幅拡大するも、中小企業はマイナス圏を推移。

- 2023年7～9月期における自社業況について、BSI値は6.5と、前回調査（3.6）からプラス幅が拡大し、2期連続のプラス。
- 先行き10～12月期は20.9とプラス幅が拡大、2024年1～3月期は16.9とプラス幅は縮小するものの、プラス圏を推移する見込み。
- 規模別では、足もと7～9月期は、大企業が17.5とプラス幅を拡大する一方、中小企業は▲2.2とマイナス圏を推移。
- 業種別では、足もと7～9月期は、製造業が0.0となった一方、非製造業は12.0とプラス幅を拡大。

3 雇用判断 (単数回答)

～前回調査に続き不足感が拡大。

- 足もと7～9月期のBSI値は▲32.5と前回調査(▲28.1)に続き不足感が拡大。
- 先行きは10～12月期(▲31.5)、2024年1～3月期(▲31.6)と不足超過が続く見込み。

4 物流2024年問題等による物流停滞への対応

(1) 持続可能な物流の実現に向けた取り組み(物流効率化等)の状況について(単数回答)

～「取り組みを開始している」との回答は、大企業34.2%、中小企業12.9%。

- 「今後取り組む予定」(24.4%)、「取り組みを開始している」(22.5%)、「経営への影響を検討していない」(21.9%)が上位。
- 規模別では、「取り組みを開始している」と回答した企業は、大企業(34.2%)、中小企業(12.9%)と、大企業に比べ中小企業の取り組みに遅れがみられる。また「何をすれば良いかわからない」と回答した企業は、大企業(7.5%)、中小企業(15.7%)であった。

(2-1) 物流効率化等の持続可能な物流の実現に向け、すでに取り組んでいる内容(複数回答)

～「商取引のデジタル化」、「適正な運賃收受等に向けた取引先との協議」が上位。

- 持続可能な物流の実現に向け、すでに取り組んでいる内容について尋ねたところ、「商取引のデジタル化」(24.7%)、「適正な運賃收受等に向けた取引先との協議」(19.8%)、「納品リードタイムの延長等に向けた取引先との協議」(18.8%)、「物流を考慮した経営戦略の策定・実行」(16.7%)が上位となった。

(2-2) 物流効率化等の持続可能な物流の実現に向け、これから取り組む予定の内容(複数回答)

～「納品リードタイムの延長等に向けた取引先との協議」が最多。

- 持続可能な物流の実現に向け、これから取り組む予定の内容について尋ねたところ、「納品リードタイムの延長等に向けた取引先との協議」(20.1%)、「物流を考慮した経営戦略の策定・実行」(17.6%)、「適正な運賃收受等に向けた取引先との協議」(17.3%)、「商取引のデジタル化」(14.2%)が上位となった。

(3) 持続可能な物流実現に向け、政府等に期待すること(当てはまるものを3つまで回答)

～「物流2024年問題の影響に関する周知の徹底」が最多。

- 持続可能な物流実現に向け、政府等に期待することについて尋ねたところ、「物流2024年問題の影響に関する周知の徹底」(42.6%)、「予算・税制による支援」(34.0%)、「適正な運賃の收受や価格転嫁円滑化」(32.7%)が上位となった。

以上

第91回経営・経済動向調査

大阪商工会議所 公益社団法人 関西経済連合会

<目次>

1. 国内景気	2
2. 自社業況 総合判断	4
3. 自社業況 個別判断	6
4. 物流2024年問題等による物流停滞への対応について	8
参考(BSI値の推移)	14
参考(国内景気判断と自社業況判断の推移)	15

<概要>

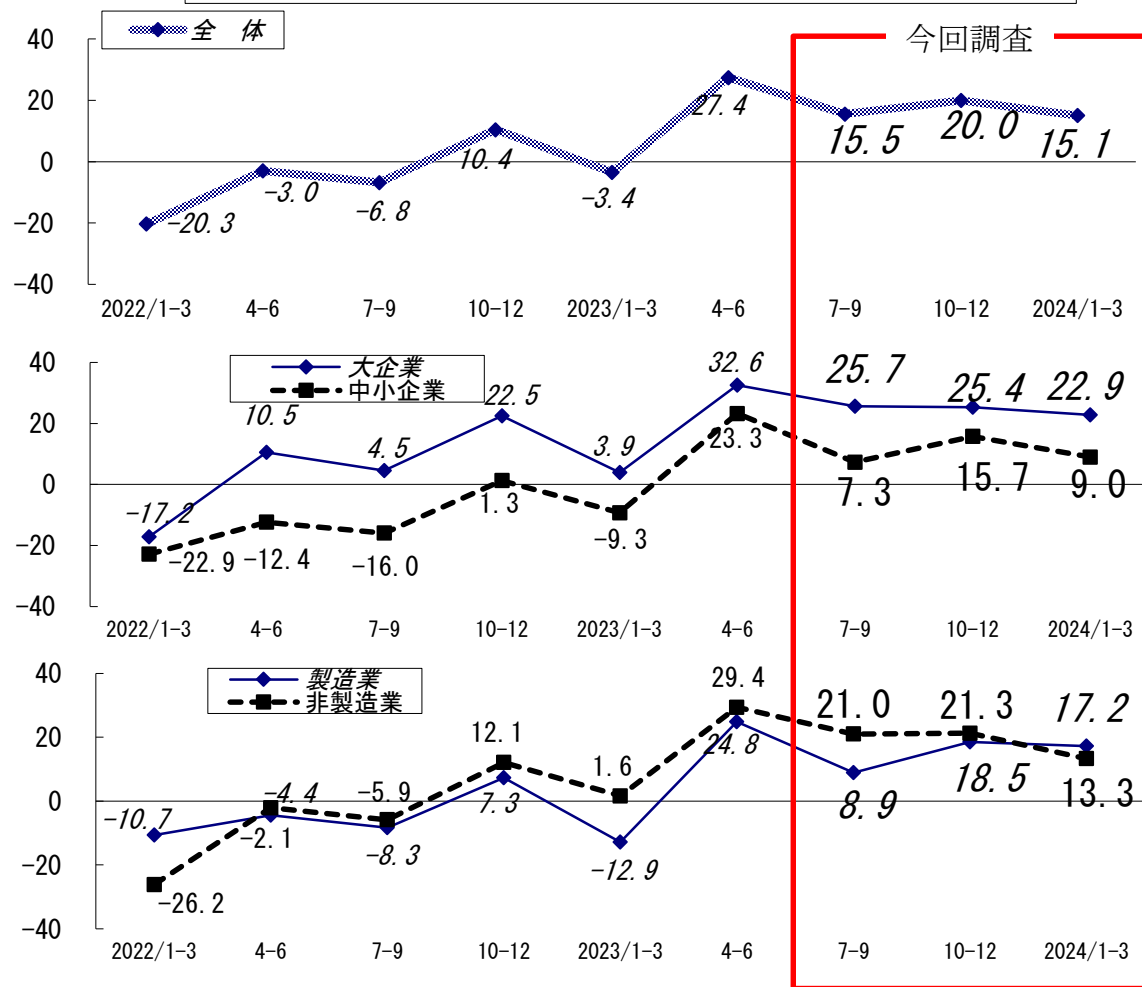
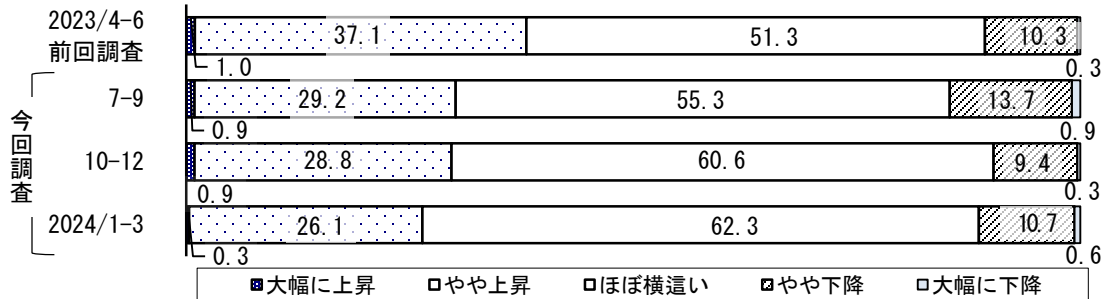
- ▶調査対象：大阪商工会議所・関西経済連合会の会員企業 1,545社
- ▶調査時期：2023年8月17日～8月30日
- ▶調査方法：メール、FAXで調査への協力を依頼。ウェブフォームで回答を受付。
- ▶回答状況：324社（有効回答率21.0%）（大企業：147社、中小企業：177社）
企業区分は、中小企業基本法に準拠し、次を中小企業とする。
（製造業他：資本金3億円以下、卸売業：資本金1億円以下、小売業・サービス業：資本金5千万円以下）
- ▶規模・業種別回答状況：

	製造業			非製造業			
	大企業	中小企業	計		大企業	中小企業	計
食料品	5	3	8	卸売業	12	30	42
繊維工業・製品	7	9	16	小売業	4	7	11
パルプ・紙製品	1	4	5	建設業・各種設備工事	22	15	37
化学工業	11	9	20	不動産業	5	6	11
鉄鋼	5	5	10	運輸・通信業	6	9	15
非鉄金属・金属製品	5	9	14	金融・保険業	12	0	12
一般機械器具	2	8	10	電気・ガス・水道業	1	1	2
電気機械器具	7	8	15	サービス業	25	23	48
輸送用機械器具	4	4	8				
精密機械器具	0	0	0				
出版・印刷	0	5	5				
その他製造業	13	22	35				
計	60	86	146	計	87	91	178

※グラフの数値は、端数処理(四捨五入)の関係で、文章の数値と一致しないことがあります。

1. 国内景気

—プラス幅は縮小するも、2期連続プラス。先行きもプラス圏を推移する見込み。—



<足もと>

2023年7～9月期における国内景気は、前期と比べ「上昇」と見る回答が30.1%、「下降」と見る回答は14.6%。

この結果、**BSI値**（「上昇」回答割合－「下降」回答割合、以下同じ）は**15.5**と、**前回調査（27.4）からプラス幅が縮小しながらも、2期連続のプラス。**

<先行き>

先行き**10～12月期は20.0**とプラス幅が拡大、**2024年1～3月期は15.1**とプラス幅は縮小するものの、**プラス圏を推移する見込み。**

<規模別>

足もと7～9月期は、**大企業（25.7）、中小企業（7.3）**ともにプラス幅が縮小。

先行きは、大企業・中小企業ともにプラス圏を推移する見込み。

<業種別>

足もと7～9月期は、**製造業（8.9）、非製造業（21.0）**ともにプラス幅が縮小。

先行きは、製造業・非製造業ともにプラス圏を推移する見込み。

国内景気(7-9月期) 企業の声

■上昇

- 為替の影響はあるが、海外とのコンテナ輸送が安定してきたので先が見えてきた。【運輸・通信業、5千万円以下】
- 新型コロナウイルス5類に移行後、徐々に外出等個人消費の回復が見られる。【旅館・その他宿泊所、5千万円以下】
- 設備投資や輸出が増加してきている。経済活動の正常化がすすんできた。【その他製造業、5千万超1億円以下】
- インバウンド需要の高まりや、コロナ禍のリバウンド消費が続く。国内旅行や、各種イベント開催などの回復が期待される。また、半導体不足の解消による自動車生産の回復とモデルチェンジによる新車投入の影響もでる。【金融・保険業、3億円超】

■横ばい

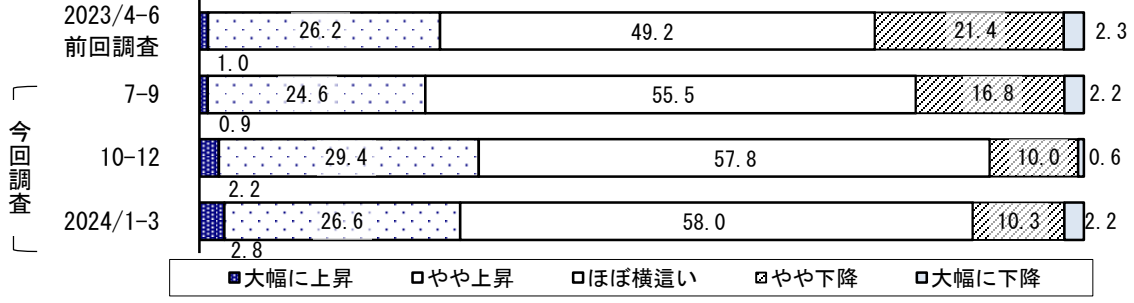
- 自動車の生産台数が上昇してきており期待が持てる。但し、自動車以外の産業は横ばいのため、下期期待の状況。【製造業・鉄鋼、5千万超1億円以下】
- ドル高円安で輸入物価、エネルギーコストが上昇している。インバウンドは期待できるが、個人消費は伸びない。企業の設備投資も伸びず、賃金は増えない。【(製造業)化学工業、5千万超1億円以下】
- 国内生産の高級衣料品は売れ行きが伸び悩んでいる模様。【(製造業)繊維工業・繊維製品、5千万円以下】
- 新型コロナ禍からの回復も一巡した感があり、自動車市況・半導体市況等の回復も十分とは言えず、先行き不透明感が強い。一方、中国の団体旅行客の訪日復活などインバウンド需要は内需拡大の後押しとして期待。【(卸売業)繊維・衣服等、3億円超】

■下降

- 物価上昇による買い控え。コロナ禍明けにより、消費者のお金の使い道がアウトドアへ移行しているため、物販は不調である。【その他製造業、5千万超1億円以下】
- 世界全体で根強いインフレと金融引き締め及び、中国経済の不透明性もあり減速が見込まれる。【その他卸売業、3億円超】
- 食品、電気代等の値上げにより個人消費が大きく落ち込んでおり、結果として物量が落ち、値段も下がるという悪循環にある。【運輸・通信業、5千万超1億円以下】
- 7-9月は海外向け(欧米の景気低迷/在庫増)が減少。国内においても繊維製品・衣料品は原料高を受け価格は徐々に上がっているが数量は減。輸入品では、現状円安でのコストアップの転嫁が困難。【(卸売業)繊維・衣服等、5千万超5億円以下】

2. 自社業況 総合判断

—2期連続プラス。大企業はプラス幅拡大するも、中小企業はマイナス圏を推移。—



<足もと>

2023年7～9月期における自社業況の総合判断は、前期と比べ「上昇」と見る回答が25.5%、「下降」と見る回答は19.0%。
この結果、**BSI値は6.5と、前回調査(3.6)からプラス幅が拡大し、2期連続のプラス。**

<先行き>

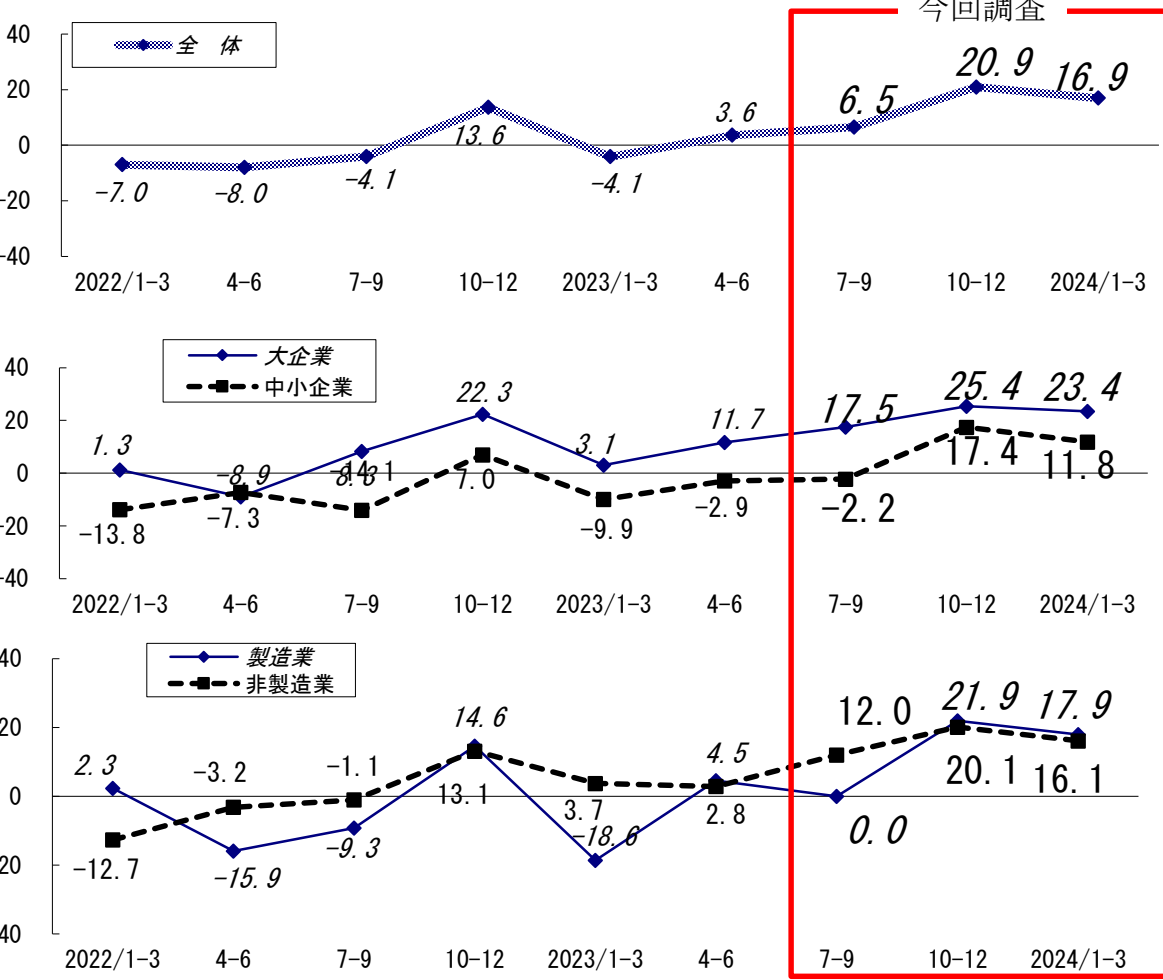
先行き**10～12月期は20.9**とプラス幅が拡大、**2024年1～3月期は16.9**とプラス幅は縮小するものの、**プラス圏を推移する見込み。**

<規模別>

足もと7～9月期は、**大企業が17.5**と**プラス幅を拡大する一方、中小企業は▲2.2**と**マイナス圏を推移。**
先行きは、大企業・中小企業ともにプラス圏を推移する見込み。

<業種別>

足もと7～9月期は、**製造業は減速し0.0**となった一方、**非製造業は12.0**と**プラス幅を拡大。**
先行きは、製造業・非製造業ともにプラス圏を推移する見込み。



自社業況(7-9月期) 企業の声

■上昇

- 引き続き国内需要は強く、さらにインバウンドが加速していくと予測。【飲食店、5千万円以下】
- 自動車販売数の増加。【(製造業)パルプ・紙製造業、5千万円以下】
- コロナ禍に伴う営業縮小(自粛)が、収まりコロナ以前の営業活動に、徐々に戻りつつある。【その他サービス業、5千万円以下】
- 原材料価格が落ちついている事に加えて、販売価格が上がっている。【その他製造業、5千万円以下】
- コロナ後の回復の兆しが見える。また運賃改定による増収効果が奏功し、若干の上昇基調。【運輸・通信業、5千万超1億円以下】

■横ばい

- 仕事量はあるものの、人手不足や、原材料価格上昇による。【建設業・各種設備工事、3億円超】
- インバウンドによるホテル稼働上昇が予想されるが、対応人員等コスト面での課題あり、上昇基調とは読めない。【その他サービス業、5千万円以下】
- 原油価格が下がらず、仕入れ値が上がる一方。転嫁に時間がかかりやや苦しくなるかと思う。【(製造業)繊維工業・繊維製品、5千万円以下】
- 官公庁向けの工事が中心であり、状況はほぼ不変の見通しであるが、万博の建設開始、労働時間上限規制の実施により(人材確保のための人件費等)費用が増加し、収益は悪化する可能性あり。【建設業・各種設備工事、1億超3億円以下】
- コストアップ分を第二次値上げ交渉、選別受注(高粗利受注に特化)といった収益アップ策で何とか対応している。【建設業・各種設備工事、5千万超1億円以下】
- 価格修正は出来ているものの、顧客の需要数が減少。現状は維持できる状態であるが、これからさらなる価格上昇や物流2024年問題による物流コスト上昇等で下降に向かう恐れもある。【(卸売業)その他卸、5千万超1億円以下】

■下降

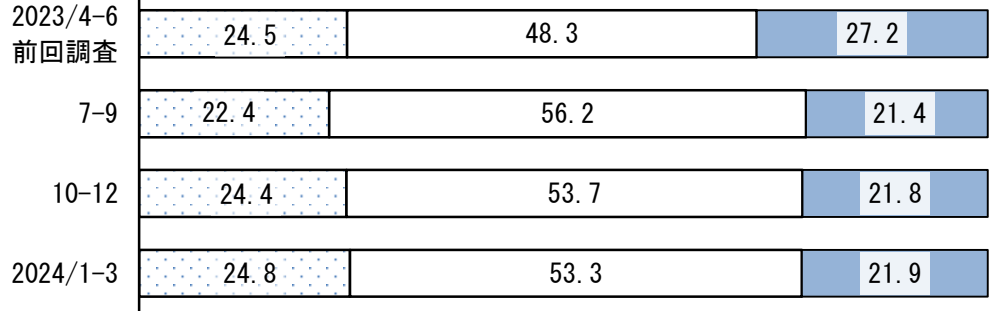
- 中国材の価格低下による一部国内材との価格差は当面解消が見込めず。また、価格上昇局面に膨らんだ流通在庫も未だ高水準と推察され、今年度いっぱいはい買い控えの動きが続くものと予想。【(卸売業)金属・鉱物・建築材料・化学製品、3億円超】
- 受注は、顧客側の設備投資判断が先送り傾向。また、売上についても、顧客側の工事遅れやインバータ等の長納期化が改善されず、延期の傾向が続く。【(製造業)一般機械器具、5千万円以下】
- 産業機械業界で伸びていく分野が見当たらない。秋以降の四輪関係の生産回復に期待。【(卸売業)金属・鉱物・建築材料、化学製品、5千万円以下】
- 人件費、材料費、物流コスト、エネルギー費用などが須く上昇し、収益を圧迫しているため厳しい状況が予想される。【(製造業)非鉄金属・金属製品、3億円超】

3. 自社業況 個別判断

－ 製・商品価格のBSI値は12期連続のプラス。雇用判断は不足感が拡大。 －

生産・売上高

□増加 □ほぼ不変 □減少

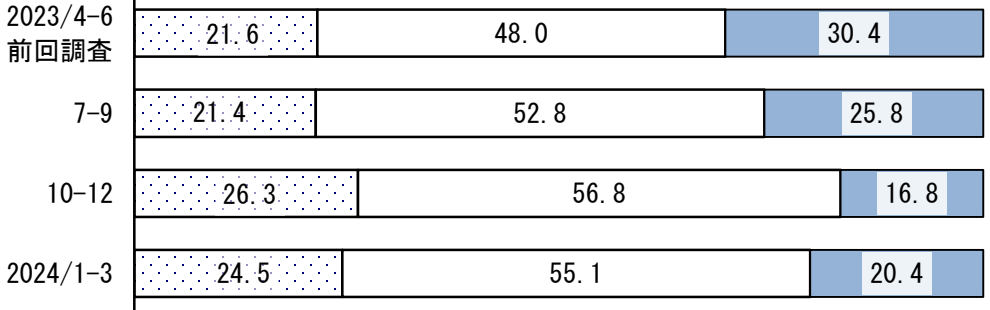


<生産・売上高>

足もと7～9月期のBSI値は1.0となり、3期ぶりのプラス。
先行きは10～12月期(2.6)、2024年1～3月期(2.9)とプラス圏を推移する見込み。

経常利益

□増加 □ほぼ不変 □減少

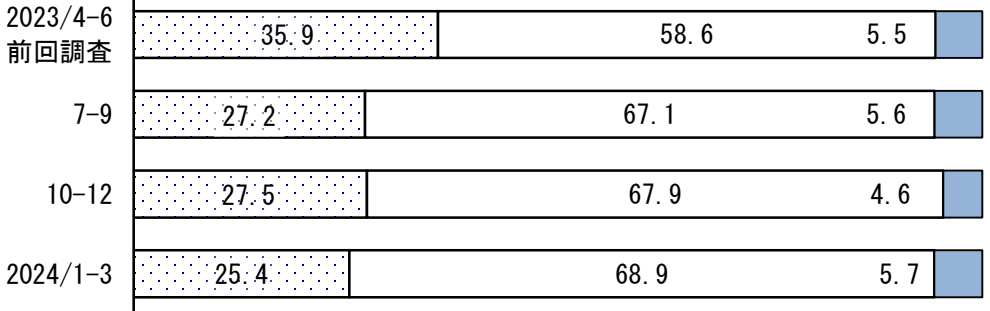


<経常利益>

足もと7～9月期は▲4.4と、前回調査(▲8.8)からマイナス幅が縮小したものの、**7期連続のマイナス**。
先行きは、10～12月期(9.5)、24年1～3月期(4.1)とプラスに転じる見込み。

製・商品の価格

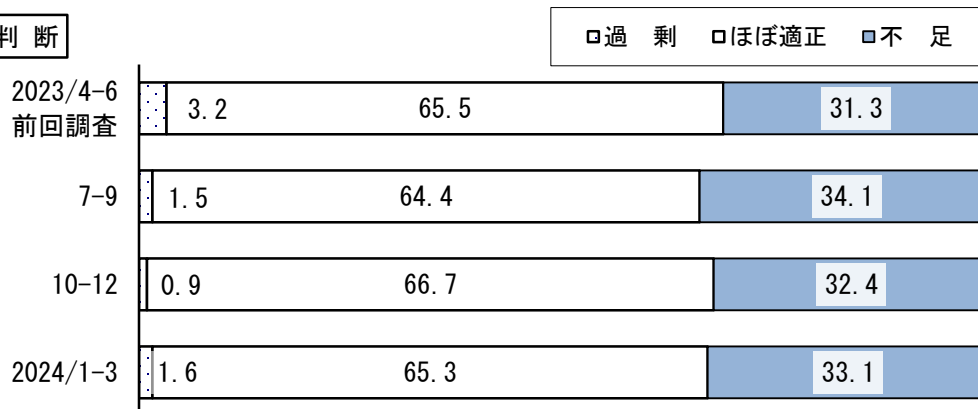
□上昇 □ほぼ不変 □下降



<製・商品の価格>

足もと7～9月期は21.6と、前回調査(30.3)からプラス幅は縮小しながらも、**12期連続のプラスとなった**。先行きは、10～12月期(22.8)、24年1～3月期(19.7)と引き続き高水準で推移する見込み。

雇用判断

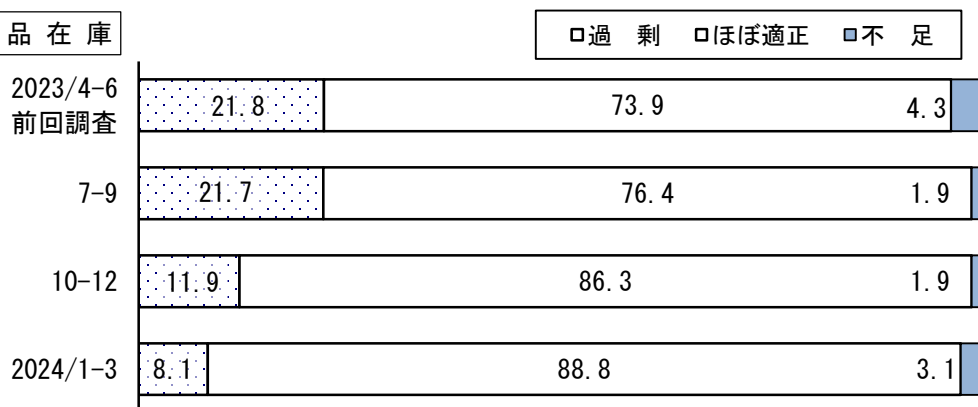


<雇用判断>

足もと7～9月期のBSI値は▲32.5と前回調査(▲28.1)に続き不足感がさらに拡大。

先行きは10～12月期(▲31.5)、2024年1～3月期(▲31.6)と不足超過が続く見込み。

製・商品在庫

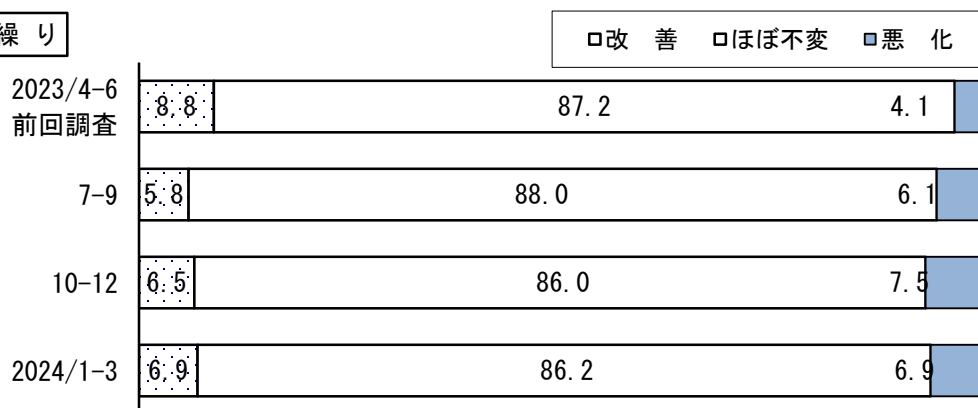


<製・商品在庫>

足もとのBSI値は19.9と過剰局面が続く。

先行きは、10～12月期(10.0)、2024年1～3月期(5.0)と過剰感は改善に向かう見込み。

資金繰り



<資金繰り>

足もとのBSI値は▲0.3と2期ぶりのマイナス。先行きは、10～12月期は▲1.0と「悪化超過」局面が続き、23年1～3月期は0.0となる見込み。

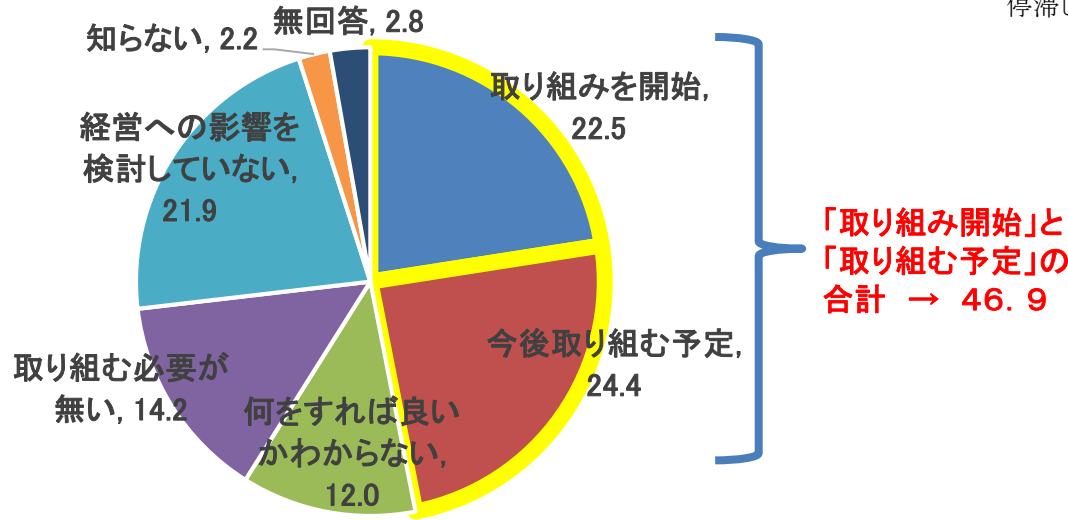
4. 物流2024年問題（※）等による物流停滞への対応について

(1) 持続可能な物流の実現に向けた取り組み(物流効率化等)の状況について(単数回答)

— 「取り組みを開始している」との回答は、大企業34.2%、中小企業12.9%。

持続可能な物流の実現に向けた取り組み状況 (%)

(※)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、人手不足が加速することで物流が停滞し、幅広い業種の企業活動への影響が懸念される事態。



<規模別>

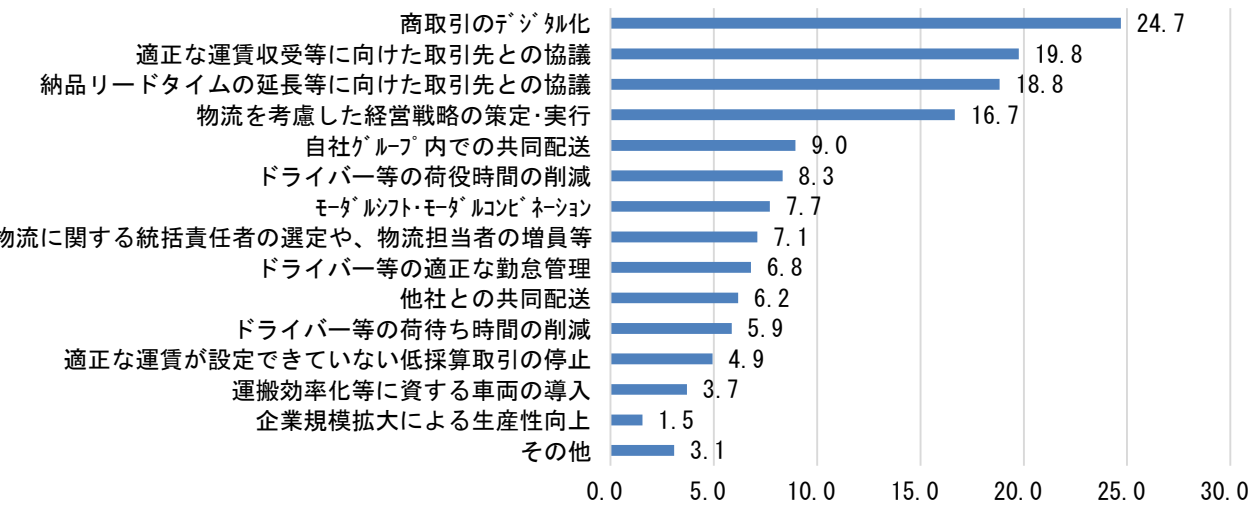
- ・「取り組みを開始している」と回答した企業は、大企業(34.2%)、中小企業(12.9%)となり、大企業に比べ中小企業の取り組みが遅れがみられる。
- ・「何をすれば良いかわからない」と回答した企業は、大企業(7.5%)、中小企業(15.7%)であった。
- ・「取り組む必要がない」と回答した企業は、大企業(8.9%)、中小企業(18.5%)であった。

		総計	取り組みを開始	今後取り組む予定	何をすれば良いかわからない	取り組む必要が無い	経営への影響を検討していない	知らない	無回答
総計	件数	324	73	79	39	46	71	7	9
	構成比	100.0	22.5	24.4	12.0	14.2	21.9	2.2	2.8
大企業	件数	146	50	33	11	13	31	0	8
	構成比	100.0	34.2	22.6	7.5	8.9	21.2	0.0	5.5
中小企業	件数	178	23	46	28	33	40	7	1
	構成比	100.0	12.9	25.8	15.7	18.5	22.5	3.9	0.6
製造業	件数	146	44	44	18	10	28	2	0
	構成比	100.0	30.1	30.1	12.3	6.8	19.2	1.4	0.0
非製造業	件数	178	29	35	21	36	43	5	9
	構成比	100.0	16.3	19.7	11.8	20.2	24.2	2.8	5.1

4. 物流2024年問題等による物流停滞への対応について

(2-1) 物流効率化等の持続可能な物流の実現に向け、すでに取り組んでいる内容(複数回答)
 - 「商取引のデジタル化」、「適正な運賃收受等に向けた取引先との協議」が上位。

持続可能な物流の実現に向け、すでに取り組んでいる内容 (%)



＜規模別＞

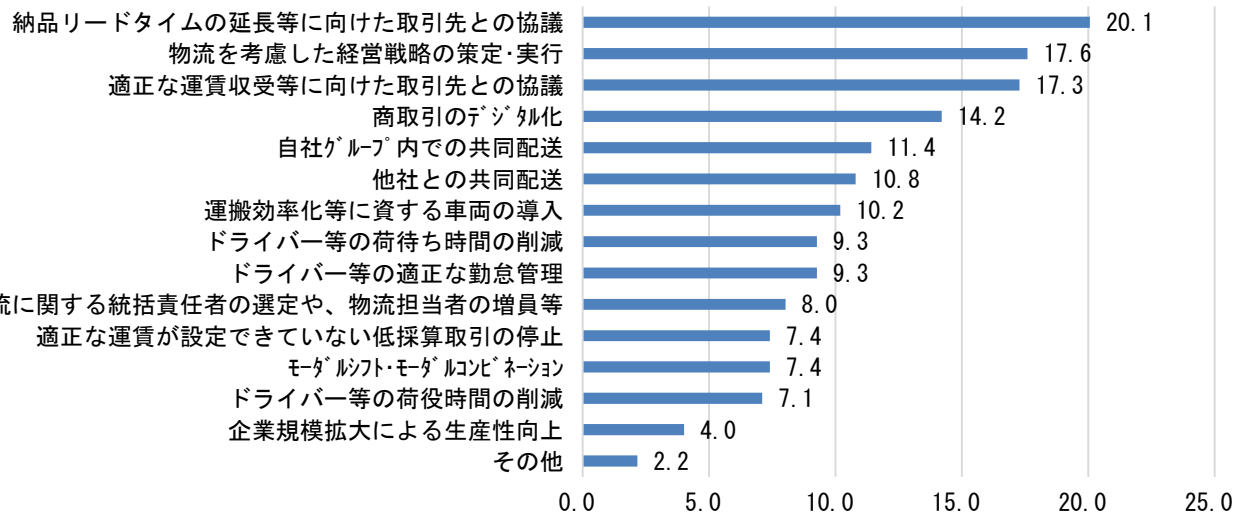
「物流を考慮した経営戦略の策定・実行」と回答した企業は、大企業(24.0%)、中小企業(10.7%)、「商取引のデジタル化」と回答した企業は、大企業(30.8%)、中小企業(19.7%)と、規模による差が相対的に大きい。

		総計	商取引のデジタル化	納品リードタイムの延長等に向けた取引先との協議	物流を考慮した経営戦略の策定・実行(物流拠点再配置、在庫増し等)	自社グループ内での共同配送	他社との共同配送	モーダルシフト・モーダルコンビネーション	物流に関する統括責任者の選定や、物流担当者の増員等	適正な運賃收受等に向けた取引先との協議	ドライバー等の適正な勤怠管理	ドライバー等の荷待ち時間の削減	ドライバー等の荷役時間の削減	運搬効率化・脱炭素化等に資する車両の導入	適正な運賃が設定できていない低採算取引の停止	物流事業者同士の経営統合等、企業規模拡大による生産性向上	その他	特になし・無回答	
																			件数
規模別	総計	324	80	61	54	29	20	25	23	64	22	19	27	12	16	5	10	159	
			100.0	24.7	18.8	16.7	9.0	6.2	7.7	7.1	19.8	6.8	5.9	8.3	3.7	4.9	1.5	3.1	49
	大企業	146	45	29	35	20	12	16	10	34	7	10	11	7	6	1	8	59	
			100.0	30.8	19.9	24.0	13.7	8.2	11.0	6.8	23.3	4.8	6.8	7.5	4.8	4.1	0.7	5.5	40
中小企業	178	35	32	19	9	8	9	13	30	15	9	16	5	10	4	2	100		
		100.0	19.7	18.0	10.7	5.1	4.5	5.1	7.3	16.9	8.4	5.1	9.0	2.8	5.6	2.2	1.1	56	
業種別	製造業	146	46	34	34	21	15	20	17	40	11	8	15	7	8	2	4	52	
			100.0	31.5	23.3	23.3	14.4	10.3	13.7	11.6	27.4	7.5	5.5	10.3	4.8	5.5	1.4	2.7	36
	非製造業	178	34	27	20	8	5	5	6	24	11	11	12	5	8	3	6	107	
			100.0	19.1	15.2	11.2	4.5	2.8	2.8	3.4	13.5	6.2	6.2	6.7	2.8	4.5	1.7	3.4	60

4. 物流2024年問題等による物流停滞への対応について

(2-2) 物流効率化等の持続可能な物流の実現に向け、これから取り組む予定の内容(複数回答)
 —「納品リードタイムの延長等に向けた取引先との協議」が最多。

持続可能な物流の実現に向け、これから取り組む予定の内容(%)



<規模別>

「納品リードタイムの延長等に向けた取引先との協議」に取り組む予定と回答した企業は、中小企業(23.0%)が大企業(16.4%)を上回った。

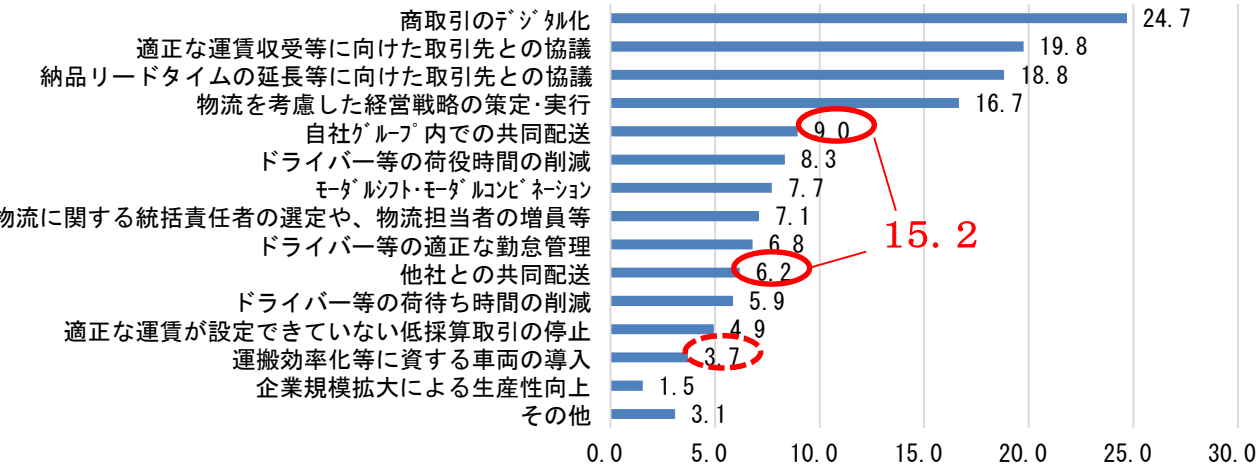
		総計	商取引のデジタル化	納品リードタイムの延長等に向けた取引先との協議	物流を考慮した経営戦略の策定・実行(物流拠点再配置、在庫増し等)	自社グループ内での共同配送	他社との共同配送	モータルフット・モータルコンビネーション	物流に関する統括責任者の選定や、物流担当者の増員等	適正な運賃収受等に向けた取引先との協議	ドライバー等の適正な勤怠管理	ドライバー等の荷待ち時間の削減	ドライバー等の荷役時間の削減	運搬効率化・脱炭素化等に資する車両の導入	適正な運賃が設定できていない低採算取引の停止	物流事業者同士の経営統合等、企業規模拡大による生産性向上	その他	特になし・無回答	
																			件数
規模別	総計	324	46	65	57	37	35	24	26	56	30	30	23	33	24	13	7	153	
			100.0	14.2	20.1	17.6	11.4	10.8	7.4	8.0	17.3	9.3	9.3	7.1	10.2	7.4	4.0	2.2	47
	大企業	146	19	24	25	19	20	9	11	21	16	17	13	19	5	3	6	61	
			100.0	13.0	16.4	17.1	13.0	13.7	6.2	7.5	14.4	11.0	11.6	8.9	13.0	3.4	2.1	4.1	42
中小企業	178	27	41	32	18	15	15	15	15	35	14	13	10	14	19	10	1	92	
		100.0	15.2	23.0	18.0	10.1	8.4	8.4	8.4	19.7	7.9	7.3	5.6	7.9	10.7	5.6	0.6	52	
業種別	製造業	146	29	46	37	15	21	17	16	36	22	26	19	23	16	7	4	44	
			100.0	19.9	31.5	25.3	10.3	14.4	11.6	11.0	24.7	15.1	17.8	13.0	15.8	11.0	4.8	2.7	30
	非製造業	178	17	19	20	22	14	7	10	20	8	4	4	10	8	6	3	109	
			100.0	9.6	10.7	11.2	12.4	7.9	3.9	5.6	11.2	4.5	2.2	2.2	5.6	4.5	3.4	1.7	61

4. 物流2024年問題等による物流停滞への対応について

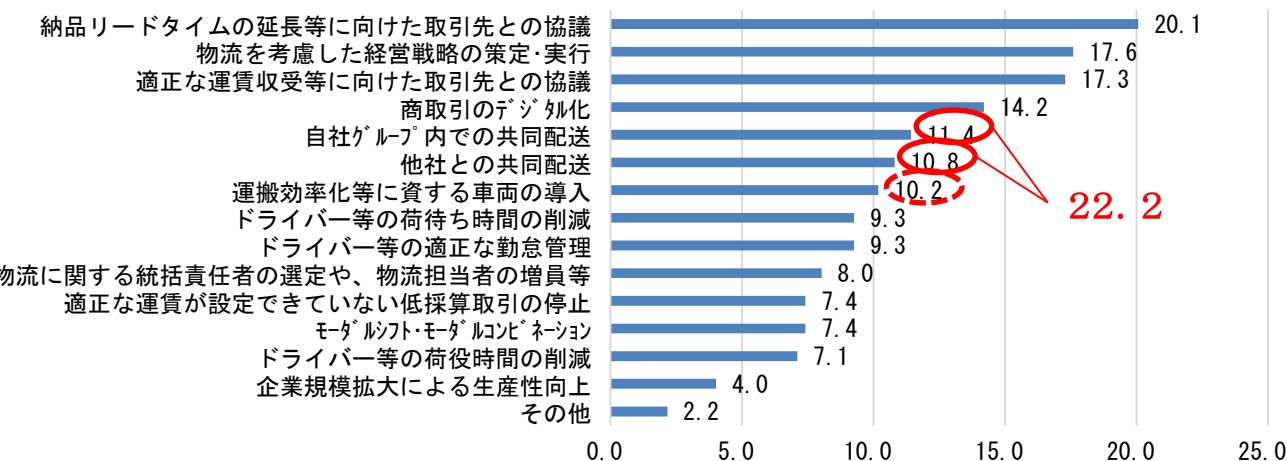
(2-1、2-2)すでに取り組んでいる内容とこれから取り組む予定の内容の比較

—共同配送は、7ポイント増加。運搬効率化等に資する車両の導入は、6.5ポイント増加。

持続可能な物流の実現に向け、**すでに**取り組んでいる内容 (%)



持続可能な物流の実現に向け、**これから**取り組む予定の内容 (%)



持続可能な物流の実現に向け、**すでに**取り組んでいる内容とこれから取り組む予定の内容について比較すると、

- 順序の異動はあるもの、上位5項目は同じ。
- 「自社グループ内での共同配送」と「他社との共同配送」の回答社数割合を合計した数値に着目すると、すでに取り組んでいる(15.2)から、これから取り組む予定(22.2)へと7ポイント増加しており、取り組みの加速が見込まれる。
※複数回答のため、合計した数値は、回答社数割合ではない。

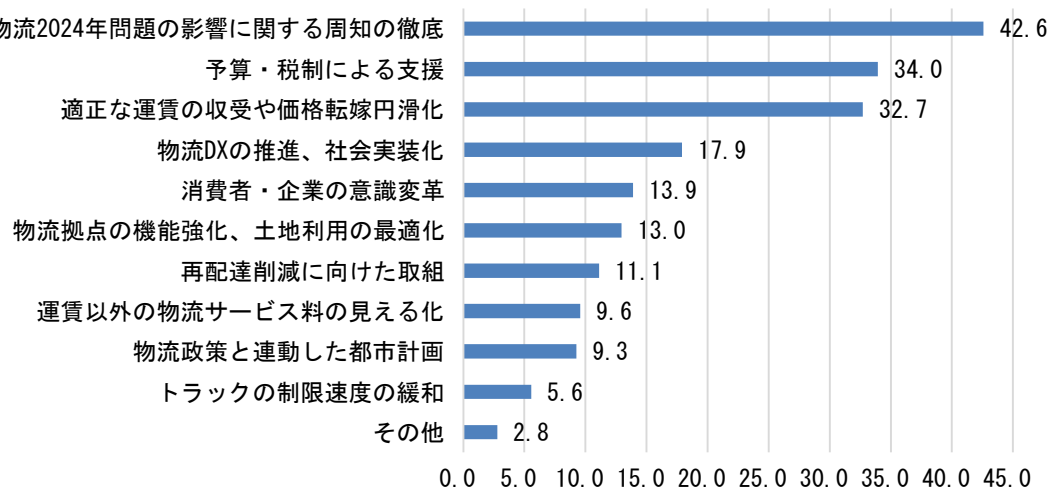
- 「運搬効率化等に資する車両の導入」についてはすでに取り組んでいる(3.7%)から、これから取り組む予定(10.2%)へと6.5ポイント増加している。
- 一方で、「商取引のデジタル化」については、すでに取り組んでいる(24.7%)から、これから取り組む予定(14.2%)へと10.5ポイント減少している。

4. 物流2024年問題等による物流停滞への対応について

(3) 持続可能な物流実現に向け、政府等に期待すること(当てはまるものを3つまで回答)

—「物流2024年問題の影響に関する周知の徹底」が最多。

持続可能な物流実現に向け、政府等に期待すること (%)



<規模別>

- 「物流2024年問題の影響に関する周知の徹底」と回答した企業は、大企業（37.7%）、中小企業（46.6%）ともに高水準であった。
- 「消費者・企業の意識改革」と回答した企業は、大企業（6.2%）、中小企業（20.2%）、「物流DXの推進、社会実装化」と回答した企業は、大企業（26.7%）、中小企業（10.7%）と、規模による差が相対的に大きい。

		総計	物流2024年問題の影響に関する周知の徹底	予算・税制による支援	適正な運賃の收受や価格転嫁円滑化	消費者・企業の意識変革	再配達削減に向けた取組	運賃以外の物流サービス料の見える化	トラックの制限速度の緩和	物流政策と連動した都市計画	物流拠点の機能強化、土地利用の最適化	物流DXの推進、社会実装化	その他	特になし・無回答
総計	件数	324	138	110	106	45	36	31	18	30	42	58	9	53
	構成比	100.0	42.6	34.0	32.7	13.9	11.1	9.6	5.6	9.3	13.0	17.9	2.8	16
規模別 大企業	件数	146	55	58	43	9	13	14	10	15	27	39	6	24
	構成比	100.0	37.7	39.7	29.5	6.2	8.9	9.6	6.8	10.3	18.5	26.7	4.1	16
中小企業	件数	178	83	52	63	36	23	17	8	15	15	19	3	29
	構成比	100.0	46.6	29.2	35.4	20.2	12.9	9.6	4.5	8.4	8.4	10.7	1.7	16
業種別 製造業	件数	146	66	67	64	20	11	18	16	6	18	25	3	13
	構成比	100.0	45.2	45.9	43.8	13.7	7.5	12.3	11.0	4.1	12.3	17.1	2.1	9
非製造業	件数	178	72	43	42	25	25	13	2	24	24	33	6	40
	構成比	100.0	40.4	24.2	23.6	14.0	14.0	7.3	1.1	13.5	13.5	18.5	3.4	22

物流2024年問題等による物流停滞について 企業の声

■ 物流停滞により懸念される経営への影響

- 納品の遅延による商品の欠品、サービスの瑕疵、投資計画の遅滞のリスクが高まる【旅館・その他宿泊所、3億円超】
- さらなる物流コストの上昇が懸念される。【その他製造業、5千万円以下】
- 貨物の出荷が停滞することで、保冷品の品質への影響が懸念される。停滞時間を加味した冷媒の増加など梱包資材費や運送費のコストアップが予想される。【(製造業)化学工業、3億円超】
- 物流の部分は自社では行っておらず、リードタイムの調整等で賄いきれる範囲と考えている。コストアップについては、製造原価のアップとして転嫁させる。【(製造業)化学工業、5千万円以下】

■ 持続可能な物流の実現に向け、取り組んでいる・これから取り組む予定の内容

- 値上げと納期の確保について顧客と協議中。9月下旬から順次改定予定。配送部門の効率化も進めている。【サービス業、5千万超1億円以下】
- かねてからの懸案事項であった集中購買を考える時期に。担当者任せの購買活動を一元化し一括で取引を行いコスト削減、業務効率アップを図りたい。【建設業・各種設備工事、5千万超1億円以下】
- 輸送の効率化にあたり、自社内(グループ会社含む)の共同発送に着手している。自社グループだけでは限界があるため、他社荷物との共同配送を検討中。【(製造業)電気機械器具、3億円超】
- 物流効率化も企図した生産再編の推進。物流倉庫自動化の導入。物流業務の一元管理。【その他製造業、3億円超】
- 物流専門部署によるグループ会社に対する配送効率化支援(配送計画策定ツールを活用した積載率向上、車両数削減の取組)【(卸売業)その他卸、3億円超】
- RFIDの導入による、省人化、荷役時間の短縮。【運輸・通信業、5千万超1億円以下】

■ 持続可能な物流実現に向け、政府等に期待すること

- 先行投資等へのインセンティブ支援があるとありがたい。【(製造業)その他製造業、3億円超】
- 物流の停滞による、到着遅延の発生、運賃の上昇を広く周知していただきたい。BtoC、BtoBに関係なく発生することをすべての人が理解する必要がある。【(製造業)電気機械器具、3億円超】
- 物流問題での具体的な問題事例をもっと周知してほしい【(製造業)非鉄金属・金属製品、5千万円以下】
- 周知徹底ができていないため、問題の重要度が理解されていない。再配達は、サービスの一環と考えている消費者も多く、自身の都合で二度、三度と時間変更をするため、なかなか再配達件数の削減に至らない。【サービス業、5千万超1億円以下】
- 運輸業の価格転嫁(交渉)が受け入れられやすい社会環境を整備してほしい。【運輸・通信業、5千万超1億円以下】
- 顧客への物流費値上げ要請を支援する施策【(卸売業)その他卸、3億円超】

【参考－BSI値の推移】

回数・時期	国内景気					自社業況					回数・時期	国内景気					自社業況						
	足もと			3ヵ月後	6ヵ月後	足もと			3ヵ月後	6ヵ月後		足もと			3ヵ月後	6ヵ月後	足もと			3ヵ月後	6ヵ月後		
	全体	大企業	中小企業			全体	大企業	中小企業				全体	大企業	中小企業									
1	2001年3月	▲56.4	▲57.6	▲55.3	▲33.1	▲9.8	▲21.6	▲7.6	▲34.7	▲17.7	▲0.9	45	2012年3月	▲8.5	▲0.9	▲14.7	14.3	17.2	▲12.2	▲7.3	▲16.1	1.0	10.1
2	2001年6月	▲44.2	▲42.2	▲46.2	▲23.5	6.7	▲31.7	▲26.8	▲36.4	▲6.8	9.5	46	2012年6月	▲4.9	6.3	▲14.6	▲4.7	17.4	▲8.1	▲2.9	▲12.5	5.2	19.0
3	2001年9月	▲78.6	▲81.8	▲75.3	▲58.1	▲37.7	▲44.8	▲38.6	▲51.1	▲27.9	▲21.7	47	2012年9月	▲9.9	▲0.5	▲17.6	3.2	2.8	▲5.5	3.3	▲12.5	11.7	1.1
4	2001年12月	▲69.8	▲72.8	▲67.0	▲59.3	▲26.8	▲38.4	▲40.7	▲36.4	▲30.9	▲17.4	48	2012年12月	▲40.5	▲44.0	▲37.6	▲20.0	▲3.0	▲8.4	▲7.6	▲9.0	▲12.3	▲4.6
5	2002年3月	▲66.1	▲63.9	▲68.0	▲33.7	▲11.5	▲37.6	▲32.6	▲42.0	▲20.1	▲3.2	49	2013年3月	22.0	32.3	13.0	37.7	38.0	▲1.7	9.8	▲11.6	7.9	24.5
6	2002年6月	▲7.0	4.5	▲17.8	6.4	31.0	▲19.9	▲12.9	▲26.3	▲2.5	15.6	50	2013年6月	45.8	54.5	36.6	47.4	43.6	8.2	10.3	6.1	20.5	24.9
7	2002年9月	▲19.0	▲10.3	▲27.9	▲4.4	2.0	▲15.8	▲4.9	▲26.8	▲5.5	▲3.1	51	2013年9月	32.8	42.8	22.7	37.3	35.3	8.0	21.3	▲5.5	22.9	16.3
8	2002年12月	▲39.0	▲40.5	▲37.5	▲40.5	16.1	▲7.9	▲6.0	▲9.8	▲18.8	▲10.8	52	2013年12月	47.6	58.3	38.9	47.0	▲5.6	22.8	29.9	17.0	19.3	▲4.9
9	2003年3月	▲40.3	▲40.2	▲40.3	▲26.7	▲12.8	▲16.9	0.0	▲32.3	▲19.1	▲7.2	53	2014年3月	50.4	59.1	42.7	▲31.3	26.9	20.2	30.2	11.3	▲18.8	16.6
10	2003年6月	▲36.0	▲33.2	▲38.2	▲26.1	▲5.0	▲25.1	▲23.9	▲26.1	▲10.9	4.3	54	2014年6月	▲27.6	▲31.6	▲23.8	33.4	37.6	▲18.4	▲19.5	▲17.4	14.8	23.6
11	2003年9月	6.1	17.3	▲3.9	20.8	16.8	▲5.2	6.3	▲15.5	13.2	7.8	55	2014年9月	17.1	35.2	1.2	27.4	17.8	4.5	18.7	▲7.7	17.8	15.1
12	2003年12月	27.1	29.7	24.6	16.6	27.5	12.3	11.3	13.1	3.5	6.6	56	2014年12月	6.4	13.0	0.4	4.5	14.2	9.4	13.1	6.1	3.9	3.0
13	2004年3月	30.7	37.1	25.5	37.0	32.9	5.5	17.5	▲4.4	8.1	13.0	57	2015年3月	18.2	30.7	7.5	23.8	26.2	8.2	21.1	▲2.8	4.2	16.7
14	2004年6月	40.5	51.0	31.5	34.6	35.6	6.8	16.2	▲1.1	18.3	22.3	58	2015年6月	21.0	32.7	10.6	25.4	28.2	▲2.4	2.3	▲6.5	16.0	22.3
15	2004年9月	35.0	46.2	24.5	29.3	15.0	14.0	20.7	7.9	15.2	5.7	59	2015年9月	10.0	18.4	2.7	16.0	13.1	4.7	15.4	▲4.3	17.0	13.0
16	2004年12月	13.5	14.5	12.4	▲9.6	4.5	7.1	12.2	2.4	4.8	4.6	60	2015年12月	4.9	7.0	3.1	0.0	10.0	7.5	10.2	5.2	7.3	▲0.7
17	2005年3月	▲10.0	▲5.7	▲13.4	5.5	15.7	▲3.0	10.0	▲13.6	3.2	16.5	61	2016年3月	▲28.1	▲23.9	▲31.9	▲7.8	2.1	▲2.8	1.0	▲6.2	4.3	8.4
18	2005年6月	9.2	13.2	4.9	12.9	28.2	▲1.1	3.4	▲5.8	11.0	19.9	62	2016年6月	▲18.6	▲12.8	▲23.7	▲6.1	5.2	▲10.9	▲14.9	▲7.5	4.5	15.1
19	2005年9月	24.0	31.3	18.1	27.6	23.0	4.1	10.9	▲1.6	18.8	16.8	63	2016年9月	▲13.6	▲6.9	▲19.3	2.0	1.6	▲3.8	5.5	▲11.4	7.0	5.4
20	2005年12月	47.5	53.5	41.7	38.8	36.3	16.9	26.6	7.8	20.5	13.9	64	2016年12月	4.8	6.7	3.0	1.0	3.6	6.3	10.4	2.5	5.1	▲1.3
21	2006年3月	40.7	46.6	35.9	46.5	39.8	14.3	17.8	11.3	15.4	19.9	65	2017年3月	8.6	18.4	0.0	13.8	15.4	3.8	16.6	▲7.1	6.5	15.5
22	2006年6月	41.1	53.4	29.5	39.0	30.6	7.4	16.9	▲1.6	20.0	25.1	66	2017年6月	14.0	23.9	5.2	15.5	22.1	5.0	5.9	4.2	12.1	19.7
23	2006年9月	35.3	48.1	24.3	34.5	18.7	8.4	25.2	▲6.1	22.7	14.4	67	2017年9月	18.1	24.5	12.8	22.0	16.3	8.9	18.4	0.9	20.7	13.5
24	2006年12月	30.2	40.0	22.5	15.5	15.6	20.7	26.9	15.9	13.0	12.8	68	2017年12月	40.7	42.0	39.5	25.7	21.3	22.3	26.5	18.5	18.1	5.3
25	2007年3月	20.4	31.6	13.9	29.7	24.9	7.3	14.7	3.0	16.0	20.9	69	2018年3月	19.5	23.8	15.4	21.6	21.1	12.2	24.3	0.5	7.0	13.1
26	2007年6月	15.1	27.8	6.9	19.8	22.0	▲0.2	2.7	▲2.0	15.5	24.7	70	2018年6月	18.5	20.4	16.7	23.2	22.6	2.3	▲2.7	6.7	18.7	21.9
27	2007年9月	3.6	15.3	▲3.4	13.5	10.2	▲1.2	5.7	▲5.4	11.6	12.1	71	2018年9月	12.3	13.6	11.3	18.0	12.9	5.9	5.9	5.9	17.3	11.4
28	2007年12月	▲15.9	▲9.5	▲19.7	▲22.1	▲10.1	3.7	4.5	3.3	▲2.0	▲0.2	72	2018年12月	16.2	15.9	16.5	1.9	12.1	13.3	11.7	14.9	9.9	2.7
29	2008年3月	▲43.9	▲39.2	▲46.6	▲35.1	▲18.8	▲15.6	▲1.4	▲24.1	▲12.9	▲2.6	73	2019年3月	▲5.5	▲0.6	▲10.0	3.9	11.5	2.2	6.4	▲1.6	▲3.4	9.0
30	2008年6月	▲48.6	▲49.3	▲48.2	▲44.6	▲32.4	▲22.6	▲20.7	▲23.6	▲17.5	▲6.9	74	2019年6月	▲20.7	▲16.2	▲24.9	▲10.7	▲25.2	▲8.8	▲13.0	▲5.0	7.7	▲0.5
31	2008年9月	▲66.2	▲64.1	▲67.6	▲55.8	▲42.2	▲27.9	▲21.1	▲32.2	▲17.7	▲17.4	75	2019年9月	▲15.4	▲12.4	▲18.4	▲33.4	▲15.6	3.0	3.3	2.7	▲1.9	3.0
32	2008年12月	▲83.1	▲87.8	▲80.1	▲78.4	▲56.9	▲41.7	▲45.0	▲39.7	▲42.4	▲33.4	76	2019年12月	▲27.9	▲27.5	▲28.4	▲8.3	▲3.3	▲8.9	▲4.2	▲12.9	2.8	▲5.3
33	2009年3月	▲87.9	▲90.7	▲86.1	▲65.3	▲39.2	▲63.9	▲63.8	▲63.9	▲52.6	▲36.2	77	2020年3月	▲54.0	▲56.9	▲51.5	▲32.4	1.1	▲24.1	▲23.0	▲25.0	▲21.8	▲2.8
34	2009年6月	▲42.2	▲24.1	▲52.5	▲19.6	8.5	▲46.5	▲39.1	▲50.7	▲23.0	▲1.3	78	2020年6月	▲91.0	▲91.5	▲90.5	▲39.5	▲15.4	▲77.8	▲78.4	▲77.3	▲37.5	▲19.2
35	2009年9月	▲16.6	2.0	▲27.6	▲5.0	1.7	▲24.4	▲10.1	▲32.9	▲11.1	▲10.2	79	2020年9月	▲29.1	▲3.8	▲52.0	▲20.4	▲17.4	▲17.6	6.1	▲38.6	▲12.2	▲13.5
36	2009年12月	▲16.8	▲7.1	▲23.1	▲23.6	▲5.4	▲14.2	1.0	▲23.8	▲23.6	▲16.8	80	2020年12月	▲3.3	6.7	▲11.9	▲16.3	12.0	5.7	13.5	▲1.0	▲9.8	▲5.8
37	2010年3月	▲9.9	4.7	▲18.8	▲1.4	8.6	▲19.3	▲4.3	▲28.4	▲12.2	0.2	81	2021年3月	▲29.5	▲21.3	▲36.5	13.9	22.8	▲15.0	▲2.5	▲25.7	▲4.6	4.3
38	2010年6月	4.5	23.4	▲7.7	5.3	18.7	▲6.5	8.3	▲16.2	▲0.2	12.8	82	2021年6月	▲28.6	▲22.9	▲33.3	0.8	20.4	▲15.8	▲13.6	▲17.6	▲0.8	9.5
39	2010年9月	▲17.1	▲3.8	▲25.9	▲20.2	▲17.0	▲10.6	▲0.5	▲17.2	▲6.3	▲10.0	83	2021年9月	▲14.4	▲7.1	▲20.7	7.8	19.2	0.5	7.6	▲5.6	11.5	12.3
40	2010年12月	▲18.5	▲12.5	▲22.3	▲15.9	3.7	▲9.9	▲3.5	▲13.8	▲14.4	▲0.2	84	2021年12月	30.4	43.0	19.6	29.8	35.7	18.7	21.3	16.5	19.8	10.2
41	2011年3月	5.3	11.7	1.1	6.9	9.8	▲1.6	3.4	▲4.8	1.4	5.0	85	2022年3月	▲20.3	▲17.2	▲22.9	16.2	24.0	▲7.0	1.3	▲13.8	0.6	13.9
42	2011年6月	▲57.1	▲58.1	▲56.5	▲13.0	17.0	▲24.4	▲26.3	▲23.4	▲9.2	10.7	86	2022年6月	▲3.0	10.5	▲12.4	7.7	16.4	▲8.0	▲8.9	▲7.3	7.0	16.0
43	2011年9月	▲9.5	9.7	▲23.4	2.0	5.7	▲8.0	9.2	▲20.4	8.0	2.1	87	2022年9月	▲6.8	4.5	▲16.0	11.6	5.2	▲4.1	8.3	▲14.1	12.2	▲1.4
44	2011年12月	▲26.4	▲22.2	▲29.8	▲17.2	0.0	▲9.4	▲3.8	▲13.7	▲10.4	2.1	88	2022年12月	10.4	22.5	1.3	3.3	11.0	13.6	22.3	7.0	6.5	6.2
												89	2023年3月	▲3.4	3.9	▲9.3	10.8	11.6	▲4.1	3.1	▲9.9	▲2.4	7.0
												90	2023年6月	27.4	32.6	23.3	27.4	27.8	3.6	11.7	▲2.9	15.6	22.8
												91	2023年9月	15.5	25.7	7.3	20.0	15.1	6.5	17.5	▲2.2	20.9	16.9

【参考資料】国内景気判断と自社業況判断の推移

