

経営者の景気見通し (2023年11月調査)

以下では、章番号・図表番号は、月刊誌のものをそのまま使用しています。

今回調査の概要

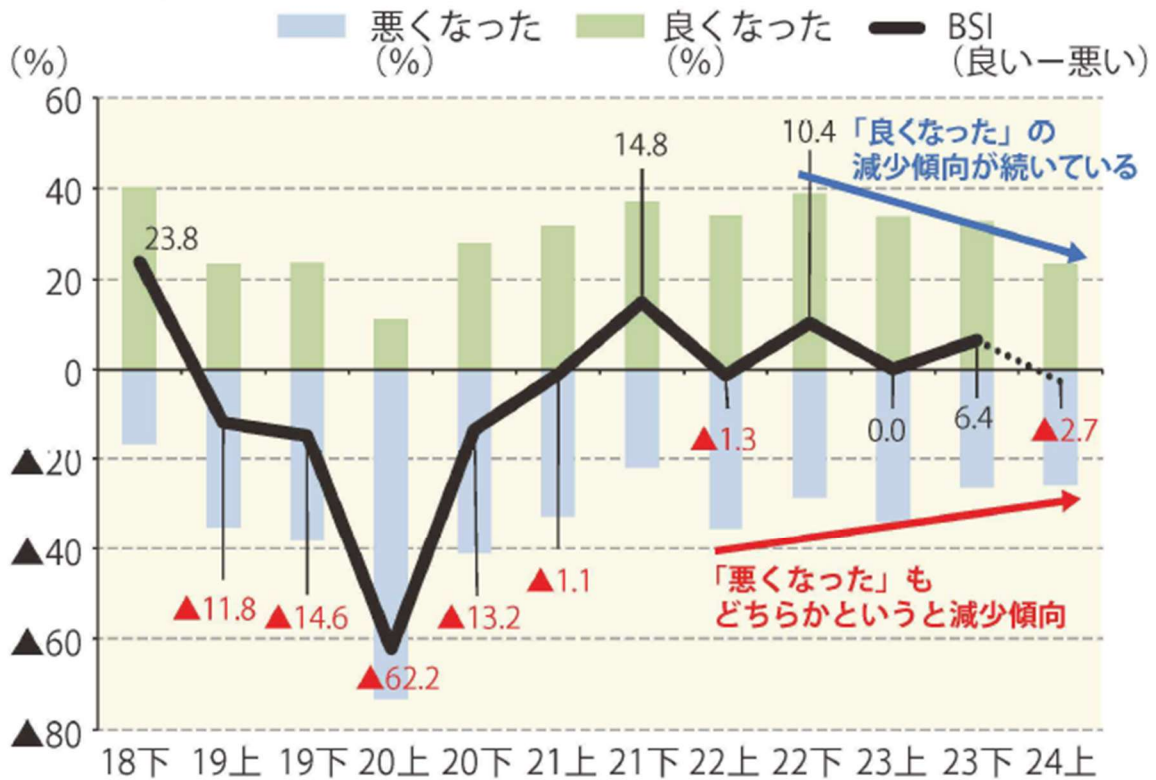
目的：北陸の企業における半期ごとの業況など動向調査
 調査方法：郵送によるアンケート調査
 調査時期：2023年11月下旬
 調査対象先：北陸3県内の主要企業480社
 (銀行業、保険業を除く)
 有効回答数：220社(回答率45.8%)
 (うち、郵送・FAX：83社、web回答：137社)
 主な集計方法：必要に応じて、以下のように分類して集計。
 製造業と非製造業、大企業と中小企業
 建設業・卸小売業・サービス業
 主な留意点：各質問に対して無回答が存在する場合、集計表の回答数は総数220社と一致しない。
 図表では、端数処理の関係から合計が100%にならない場合がある。

回答企業の内訳

(産業別)	製造業	108社
	建設業	29
	卸小売業	33
	サービス業ほか	50
(規模別)	大企業	52
	中小企業	168
(県別)	富山県	100
	石川県	75
	福井県	45

本調査は2023年11月下旬に実施しており、2024年1月1日に発生した能登半島地震の影響は反映されていません。
 したがって、2024年上期の景況感は今回調査結果(見通し▲2.7)に比べ下振れする可能性に留意する必要があります。

図表3 業況判断BSIの推移(全産業)



(注) 2024年上期は見通し

1. 景気概況

(1) 業況判断

A：現状 ～前期から改善したものの下方修正～

2023 年下期（7～12 月）の業況について 2023 年上期（1～6 月）と比較した変化の方向性を質問したところ、「良くなった」という回答が 32.9%、「変わらない」が 40.6%、「悪くなった」が 26.5%であった。

この結果、業況判断 BSI（良くなった割合から悪くなった割合を差し引いた数値）は 6.4 となった。23 年上期の BSI 値 0.0 から +6.4 ポイントの改善（図表 1）。

産業別に見ると、製造業が 6.4、非製造業が 6.3 となっており、ほとんど差がない。非製造業のうち、卸小売業が 9.4、サービス業が 8.0 と平均を上回っている。

規模別に見ると、製造業・非製造業ともに、大企業と中小企業では大きく明暗が分かれた。大企業では製造業（13.7）、非製造業（13.8）ともに 2 桁の値となったが、中小企業では製造業（4.7）、非製造業（3.6）と平均を下回る 1 桁にとどまっている。

前回調査（2023 年 5 月）における今期の見通しと今回実績を比較すると、図表 1 右側部分のとおり、全産業では見通し 15.8→実績 6.4（▲9.4 ポイント）の“下方修正”。業種別・規模別にみると、卸小売業で見通し 3.0→実績 9.4（+6.4 ポイント）の“上方修正”、建設業で 0.0 の横ばいとなった以外はすべての区分で“下方修正”となり、特に製造・大企業では見通し 65.3→実績 13.7（▲51.6 ポイント）と大幅な“下方修正”。

B：見通し ～小幅ながらマイナス局面へ～

2024 年上期に向けた業況の見通しでは、「良くなる」と見通す企業が 23.3%、「変わらない」が 50.7%、「悪くなる」が 26.0%であった。この結果、業況の見通し BSI は▲2.7 となった（図表 2）。今期実績（6.4）からは 9.1 ポイントの悪化見通し。

産業別にみると、製造業は 6.5 とプラスを維持するが、非製造業は▲11.7 とマイナスに転じる見込みであり、特に非製造・中小企業は▲18.3。規模別にみると、製造・大企業が 36.4 と大幅改善見通し、非製造・大企業も 6.9 とプラスを維持するが、中小企業は製造・非製造ともマイナスに転じており、規模による格差は広がる見込み。非製造業のうち、特に卸小売業が▲31.2 と大幅なマイナスとなっている。これは 23 年下期実績が唯一の上方修正であったことの反動ともいえるが、物価高による個人消費の減速が影響しているとみられる。

図表 1 2023年7～12月の業況判断

	良くなった (%)	変わらない (%)	悪くなった (%)	BSI	(参考) 前回調査での見通し
全産業 (N=219)	32.9	40.6	26.5	6.4	15.8
製造業 (N=108)	33.3	39.8	26.9	6.4	18.7
大企業 (N=22)	36.4	40.9	22.7	13.7	65.3
中小企業 (N=86)	32.6	39.5	27.9	4.7	6.0
非製造業 (N=111)	32.4	41.4	26.1	6.3	13.3
大企業 (N=29)	31.0	51.7	17.2	13.8	25.8
中小企業 (N=82)	32.9	37.8	29.3	3.6	8.9
建設業 (N=29)	31.0	37.9	31.0	0.0	0.0
卸小売業 (N=32)	37.5	34.4	28.1	9.4	3.0
サービス業 (N=50)	30.0	48.0	22.0	8.0	23.1

図表 2 2024年1～6月の業況変化見通し

	良くなる (%)	変わらない (%)	悪くなる (%)	BSI
全産業 (N=219)	23.3	50.7	26.0	▲2.7
製造業 (N=108)	31.5	43.5	25.0	6.5
大企業 (N=22)	50.0	36.4	13.6	36.4
中小企業 (N=86)	26.7	45.3	27.9	▲1.2
非製造業 (N=111)	15.3	57.7	27.0	▲11.7
大企業 (N=29)	20.7	65.5	13.8	6.9
中小企業 (N=82)	13.4	54.9	31.7	▲18.3
建設業 (N=29)	17.2	55.2	27.6	▲10.4
卸小売業 (N=32)	6.3	56.3	37.5	▲31.2
サービス業 (N=50)	20.0	60.0	20.0	0.0

C：景況分析 ～「変わらない」が50%を超え、「良い」は減少傾向が続く～

BSI 値を時系列でみると、図表3のとおり、コロナ禍からの回復を経て、2021年上期以降は一進一退を繰り返している。その他の特徴としては、2022年下期以降、「良い」とする割合が減少し、「悪い」とする割合にも減少傾向がみられ、結果として「変わらない」とする回答が増えている。

図表4 「変わらない」と回答した割合の推移



図表4では「変わらない」とする回答割合の推移を示しているが、2006年以降で初めて「変わらない」が50%を超えた。BSI 値は「良い-悪い」で算出されるため、「変わらない」の数値が大きくなると、「良い」・「悪い」の回答割合の少しの変化が、BSI 値の変動に大きな影響を与えることになる。

図表5は、全産業における現況判断の回答と来期見通しの回答との関係を集約したものである。

図表5 現況と見通しの回答状況 (全産業) (先)

全産業 現況	全産業 見通し	①現況=良い		②現況=不変		③現況=悪い	
		現況	見通し	現況	見通し	現況	見通し
7	3	7	2	0	0	0	1
65	48	65	22	0	17	0	9
89	111	0	31	89	60	0	20
53	50	0	16	0	10	53	24
5	7	0	1	0	2	5	4
当該BSI=	6.4 ▲2.7	9.7		5.6		▲31.0	

図の見方：左側部分①は、現況で「良い」と回答した72社（7+65）が、来期をどのように判断したかを集約している。

回答数の増減に着目すると、

「良い (+やや良い)」:

現況 72→来期 51 (▲21)

「悪い (+やや悪い)」:

現況 58→来期 57 (▲1)

となっており、「悪い」はほとんど変わっていないが「良い」が減少したことにより、結果としてBSI 値がマイナスとなったことを示している。

つまり、来期見通しがマイナスに転じた要因は、「良い」の多くが「変わらない」にランクダウンしたためと考えられる。これは「良い状態が右肩上がりから横ばい状態 (=現状維持) になった」と解釈すれば、決して悲観する状況ではない、ということが言えるかもしれない。

2. 経営上の懸念事項

～ 原材料価格・エネルギーコストに対する懸念が最多、人件費も大企業で急伸 ～

2024年上期に向けた懸念事項を複数回答で質問したところ、最多は「原材料価格・エネルギーコスト」、2番目が「国内の経済環境」、3番目が「人手不足」。この順番は前回調査と同様である (図表7)。なお、人流回復による需要急増に 대응できていない観光・飲食業が含まれる非製造・大企業と、2024年問題への対応に苦心している建設業では「人手不足」が最多。

回答率が高い項目について前回調査と数値を比較すると、「人件費」が6.9ポイントの増加となっている。なかでも製造・大企業は+14.3ポイント、非製造・大企業は+14.5ポイントと、大企業で大幅増加となっている。(図表8)。

図表7 経営上の懸念事項（2024年1～6月）

(%)

経営上の懸念事項	原材料価格・エネルギーコスト	国内の経済環境	人手不足	人件費	他社との競合	海外の経済環境	従業員のレベル能力(不足)	円安	外国為替相場	新技術・製品・サービス開発	国内における法令・規則	資金調達	海外における法令・規則	外国為替相場(円高)	その他	特に懸念している事項はない
全産業(N=219)	80.8	67.1	61.6	38.8	32.4	32.0	29.2	22.4	14.6	13.2	7.3	5.5	3.2	1.4	0.5	
製造業(N=107)	87.9	71.0	57.0	40.2	29.0	45.8	31.8	30.8	20.6	12.1	7.5	8.4	4.7	2.8	—	
大企業(N=22)	95.5	86.4	45.5	27.3	40.9	77.3	18.2	31.8	40.9	18.2	9.1	22.7	4.5	—	—	
中小企業(N=85)	85.9	67.1	60.0	43.5	25.9	37.6	35.3	30.6	15.3	10.6	7.1	4.7	4.7	3.5	—	
非製造業(N=112)	74.1	63.4	66.1	37.5	35.7	18.8	26.8	14.3	8.9	14.3	7.1	2.7	1.8	—	0.9	
大企業(N=30)	70.0	60.0	83.3	50.0	30.0	33.3	20.0	16.7	10.0	16.7	10.0	3.3	3.3	—	—	
中小企業(N=82)	75.6	64.6	59.8	32.9	37.8	13.4	29.3	13.4	8.5	13.4	6.1	2.4	1.2	—	1.2	
建設業(N=29)	72.4	58.6	82.8	37.9	41.4	10.3	41.4	17.2	10.3	20.7	6.9	3.4	—	—	—	
卸小売業(N=33)	81.8	63.6	57.6	42.4	51.5	27.3	33.3	15.2	15.2	12.1	9.1	3.0	—	—	—	
サービス業(N=50)	70.0	66.0	62.0	34.0	22.0	18.0	14.0	12.0	4.0	12.0	6.0	2.0	4.0	—	2.0	

(注) 1. 複数回答であり、結果は回答者数に対する割合
2. [] は分野別で最も多い回答。[] は2番目、[] は3番目

図表9は、前回調査との数値差を時系列にグラフ化したものである。ここで大きな変動がみられるのは、「円安」である。なお、「円安」は懸念事項ではあるものの、調査時点の相場変動によって大きなブレがみられる。

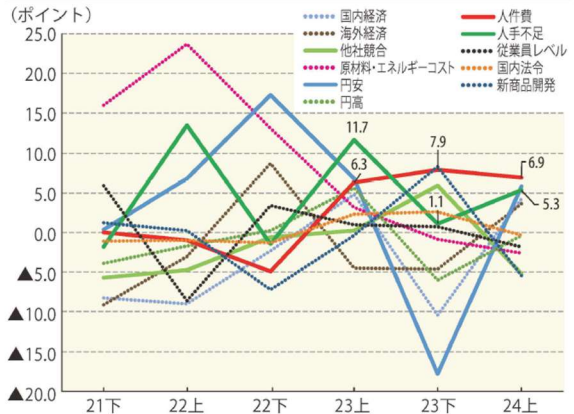
一方、「人件費」と「人手不足」については、23年上期以降3期連続でプラス(=3期連続で増え続けている)となっており、「人」に関する経営課題が常態化していることがうかがえる。

調査時点の円相場を概観すると、
22年11月(前々回): 140円前後で推移
23年5月(前回): 130円台後半で推移
23年11月(今回): 150円に迫る水準
23年12月: 米利上げ終結の動きがみられ、140円台前半に急伸

図表8 前回調査との数値差(今回-前回) (ポイント)

	人件費	円安	人手不足	国内の経済環境	海外の経済環境	原材料価格・エネルギーコスト	競合他社との
今回調査の値(%)	38.8	22.4	61.6	67.1	32.0	80.8	32.4
今回の順位(位)	4	8	3	2	6	1	5
全産業	6.9	5.8	5.3	4.2	3.6	▲2.6	▲5.2
製造業	9.4	5.6	6.5	4.6	1.9	▲5.6	1.9
大企業	14.3	▲3.0	▲2.3	16.8	12.1	▲0.2	10.5
中小企業	7.8	8.0	8.8	1.6	▲0.5	▲7.0	▲0.3
非製造業	4.7	5.3	4.6	3.6	4.0	▲0.5	▲11.0
大企業	14.5	10.2	5.9	5.2	20.4	▲4.2	▲5.5
中小企業	1.0	3.5	3.8	3.1	▲2.0	0.9	▲12.7
建設業	0.4	4.7	7.8	4.4	6.1	▲10.9	▲21.1
卸小売業	13.0	9.3	10.5	1.8	3.8	5.3	▲4.4
サービス業	3.2	4.3	4.3	4.5	2.6	0.8	▲8.8

図表9 前回調査との差の推移



5. 2024年の賃上げ

(1) 賃上げ率5%以上は可能か?

連合の掲げた賃上げ率「5%以上」という考え方について対応可能かどうかを尋ねた。

最も多い回答は「水準は未定だが何らかの賃上げは実施する予定」で49.5%、次いで「この水準は難しいが、今年程度(3%台)は実施できる予定」が17.4%、「厳しい数字であるがその水準を目指す」が14.7%、「実施するかも含めて未定」が13.8%、となっている(図表16)。

図表16 連合が掲げる賃上げ「5%以上」について (%)

	1 対応可能な水準	2 当該としては、 厳しい数字を目指す予定	3 この水準(5%以上)は 難しいが、今年程度(3% 台)は実施できる予定	4 水準は未定だが、何らかの 賃上げは実施する予定	5 現時点で、来年度の 賃上げ予定・計画はない	6 含めて未定 実施するかどうかかも
全産業(N=218)	1.8	14.7	17.4	49.5	2.8	13.8
製造業(N=106)	—	11.3	19.8	53.8	3.8	11.3
大企業(N=22)	—	13.6	13.6	59.1	—	13.6
中小企業(N=84)	—	10.7	21.4	52.4	4.8	10.7
非製造業(N=112)	3.6	17.9	15.2	45.5	1.8	16.1
大企業(N=30)	3.3	16.7	16.7	43.3	—	20.0
中小企業(N=82)	3.7	18.3	14.6	46.3	2.4	14.6
建設業(N=29)	3.4	27.6	20.7	37.9	—	10.3
卸小売業(N=33)	6.1	21.2	18.2	45.5	—	9.1
サービス業(N=50)	2.0	10.0	10.0	50.0	4.0	24.0

(2) 2024年の賃上げ水準は前年を上回るか？

水準はともかくとして、2024年は2023年を上回るかどうか、という観点で尋ねた。最も多い回答は「今年並み」で全体の66.7%、次いで「今年を下回る」が14.8%、「今年を上回る」が12.0%、と続く(図表17)。

「2024年は2023年を下回る(あるいは賃上げしない)」と回答した企業に対して、下回る理由を尋ねたところ、「本当は今年程度としたいが賃上げ原資を見出しづらい経営環境であるため」が60.5%を占めた。また「今年は世論の影響を受け当初想定以上であったが、来年度は実態・体力に見合った対応」とする企業が31.6%であった。

図表17 2024年の賃上げに対する考え方 (%)

	今年よりも上回る予定・計画	今年並みの予定・計画	今年を下回る予定・計画 (ゼロ回答ではないが)	今年の実施したが、来年度は実施しない予定・計画	今年も来年も賃上げしない予定・計画
全産業 (N=216)	12.0	66.7	14.8	3.7	2.8
製造業 (N=106)	13.2	64.2	17.0	2.8	2.8
大企業 (N=21)	14.3	71.4	14.3	—	—
中小企業 (N=85)	12.9	62.4	17.6	3.5	3.5
非製造業 (N=110)	10.9	69.1	12.7	4.5	2.7
大企業 (N=29)	17.2	69.0	10.3	3.4	—
中小企業 (N=81)	8.6	69.1	13.6	4.9	3.7
建設業 (N=29)	13.8	75.9	6.9	3.4	—
卸小売業 (N=33)	9.1	87.9	—	—	3.0
サービス業 (N=48)	10.4	52.1	25.0	8.3	4.2

6. 2024年問題 (物流関連)

物流業界では、トラック運転手の「荷待ち時間」など業界内の構造的な問題・商慣習もあるため、今回は物流業界固有の問題ではなく、ほぼすべての業種にわたって何らかの影響が出てくると想定される次の3点に的を絞った。

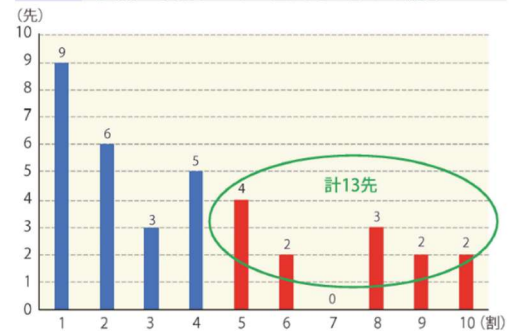
- A 従来の配送頻度が維持できなくなり、頻度減少を要請される可能性がある
(毎日1回の配送 → 2日に1回の配送 など)。
- B 速達扱いや翌日着扱いなどの場合に「これまでなかった追加料金」を要請される可能性がある
(従来クイック対応が「売り」であったサービスが維持できなくなる など)。
- C 長距離運送が難しくなる(ドライバーの総労働時間、人員確保の問題など)。

(1) 仕入先 (物流業者) からの要請

A 配送頻度の変更

有効回答 (175 先) のうち、「現時点で配送頻度変更の要請・予告はない」という回答が全体の79.4%を占めた。一方、何らかの要請・予告があるとする企業のなかで、「仕入先の半数以上から要請・予告がある」とする企業は13先(有効回答全体の7.4%)であった(図表19)。

図表19 自社の仕入先全体のなかで、頻度変更の「要請・予告」がある仕入先の占める割合



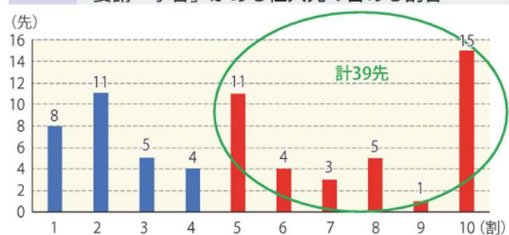
(注) この図表の母数は、頻度変更について「何らかの要請・予告がある」と回答した企業 (36先)

図表19の見方：自社の仕入先が10社あり、うち5社から「配送頻度変更の要請・予告」がある場合、「5割」として回答いただいている。以下、図表20~22も同様。

B 追加料金での対応

有効回答 (171 先) のうち、「現時点で追加料金の要請・予告はない」という回答が全体の60.8%を占めた。一方、何らかの要請・予告があるとする企業のなかで、「仕入先の半数以上から要請・予告がある」とする企業は39先(有効回答全体の22.8%)であった(図表20)。

図表20 自社の仕入先全体のなかで、追加料金の「要請・予告」がある仕入先の占める割合



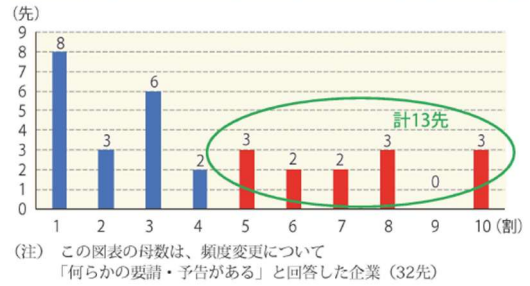
(注) この図表の母数は、追加料金について「何らかの要請・予告がある」と回答した企業 (67先)

(2) 納入時に利用している物流業者からの要請

A 配送頻度の変更

有効回答（155 先）のうち、「現時点で配送頻度変更の要請・予告はない」という回答が全体の 79.4%を占めた。この数値は前問（1）仕入先からの要請の有無と同水準であった。一方、何らかの要請・予告があるとする企業のなかで、「半数以上から要請・予告がある」とする企業は 13 先（有効回答全体の 8.4%）であった（図表 21）。

図表21 自社が納入の際に利用する物流業者全体のなかで、頻度変更の「要請・予告」がある先の占める割合

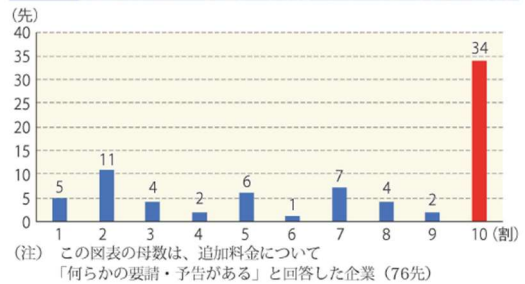


B 追加料金での対応

有効回答（178 先）のうち、「追加料金はない」という回答が 57.3%を占めた。

前問（1）の仕入先では 60.8%であったことから、自社が川上・川下にかかわらず、企業間取引における運送料について「2024 年問題に起因する追加料金の要請はない」という回答が全体で約 6 割を占めたことになる。一方、「利用しているすべての物流業者から追加料金を要請されている」が 34 先（有効回答全体の 19.1%）であった（図表 22）。

図表22 自社が納入の際に利用する物流業者全体のなかで、追加料金の「要請・予告」がある先の占める割合



納入時に利用している物流業者は 1 社専属である場合があり、結果として「10割」という回答が増えている可能性がある。

(3) 自社側での対策

C その他

その他の対策として自由意見を取りまとめた。全体の件数は少ないものの、「自社（グループ）での配送の見直し・強化」、「対象となる荷物の管理」など、参考になる事柄は多い（図表 25）。

図表25 その他の対策（自由意見）

業種	製造／非製造業	大企業／中小企業	具体的なコメント
印刷業	製造業	大企業	グループ全体での共同配送は検討。
プラスチック製品製造業	製造業	大企業	在庫拠点の見直し。
電子機器製造業	製造業	大企業	モーダルシフト・待機時間の短縮・まとめ化による配送頻度の削減・荷物の積み込み時間、積み降ろし時間の短縮・高速道路の利用。
飲料品製造業	製造業	中小企業	自社便での納入割合の増加。
紙製品製造業	製造業	中小企業	製造拠点ごとの配送エリアを見直し。
繊維工業	製造業	中小企業	今のところまだ要請は受けていないが、あれば追加料金で対応するしかないと思われる。
その他製造業	製造業	中小企業	営業マンのアプローチ見直し。
小売業	非製造業	大企業	他社事例含め検討（価格転嫁や効率化含む）。
飲食業	非製造業	大企業	事前受注制度など、予め必要数量の確定を行えるようにしたいと思っている。
建設業	非製造業	中小企業	正直対策がない。納品先においてなるべく待機時間を短くしてもらう程度。今のところ、物流業者から対応は迫られていないが、人手不足に陥るのは目に見えており、物流が100%手配がつかない等の問題は1分起こりえる。
鋼材卸売業	非製造業	中小企業	自社配送の増強。

(4) 自社内での物流に対する効率化

全産業でみると、「配送頻度・見直し／削減」が 32.0%で最も多く、次いで「電子化等での郵便物削減」の 24.0%、「自社内での配送ルート見直し／変更」の 20.0%と続く（図表 26）。

産業別にみると、非製造業で「電子化等での郵便物削減」が最多となっている点が特徴的である。なお、具体的な記載は少なかったため掲載は省略するが、「その他」の回答割合が高い。選択肢に掲げた内容だけでなく、さまざまな対策を講じていることがうかがえる。

図表26 自社でおこなう物流関連の効率化 (%)

	見直し／削減 配送頻度	郵便物削減 電子化等での削減	配送ルート 見直し／変更	自社内での 倉庫・イン 見直し	工場・倉庫 内での 積載個 数増加	梱包工夫 での 削減	郵便物等 の見直し サイクル	再編・統廃 合	その他	特に何も して いない
全産業 (N=175)	32.0	24.0	20.0	14.9	13.1	11.4	8.0	24.6	14.9	
製造業 (N=94)	37.2	14.9	19.1	21.3	19.1	11.7	9.6	26.6	12.8	
大企業 (N=16)	37.5	18.8	25.0	25.0	43.8	18.8	18.8	6.3	6.3	
中小企業 (N=78)	37.2	14.1	17.9	20.5	14.1	10.3	7.7	30.8	14.1	
非製造業 (N=81)	25.9	34.6	21.0	7.4	6.2	11.1	6.2	22.2	17.3	
大企業 (N=22)	40.9	45.5	22.7	4.5	13.6	13.6	4.5	13.6	13.6	
中小企業 (N=59)	20.3	30.5	20.3	8.5	3.4	10.2	6.8	25.4	18.6	
建設業 (N=19)	15.8	47.4	10.5	10.5	5.3	21.1	5.3	15.8	26.3	
卸小売業 (N=27)	44.4	33.3	40.7	11.1	7.4	11.1	7.4	11.1	11.1	
サービス業 (N=35)	17.1	28.6	11.4	2.9	5.7	5.7	5.7	34.3	17.1	

(注) 1. 複数回答であり、結果は回答者数に対する割合
2. ■は分類別で最も多い回答。□は2番目、□は3番目。
「その他」「特に何もしていない」は回答順位の対象外。

(5) 自社（またはグループ企業）が物流業者の場合の対応状況

長距離輸送になることを避けるために、物流業者として「中間地点」に倉庫を新設して在庫の保管場所を確保する、という点については、1社ですでに設置済、検討中が1社あった。

自社だけでなく鉄道・船舶などの他事業者との連携が必要となる「モーダルシフト」については、有効回答の11社のうち、6社が検討中あるいは具体的に対応している。

配送頻度については、「減少せざるを得ない」という回答がある一方、「モーダルシフト、積載率の見直し」など、できる限り物流業者側で効率化を図って顧客側の利便性を損なわないようにしようとしていることもうかがえる。

その他としては、同業他社との共同配送、車両位置情報管理システム導入による効率化、といった意見が寄せられた。

以上