

(一社)北海道機械工業会
会員企業経営環境調査

2024年1月 調査実施

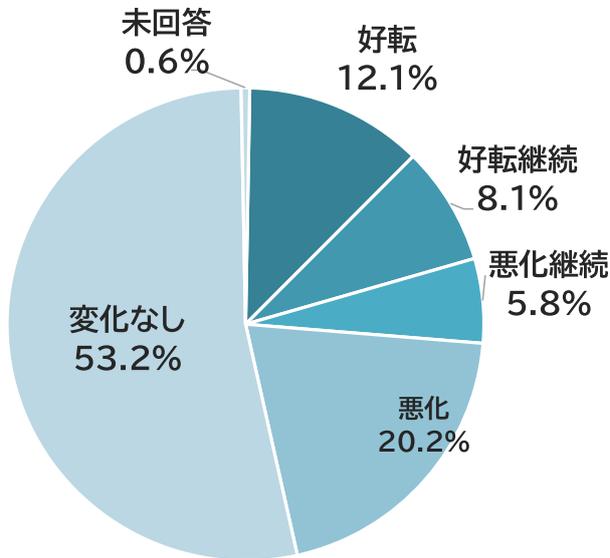
回答数：173社 (調査対象 正会員329社)

回答率：52.6%

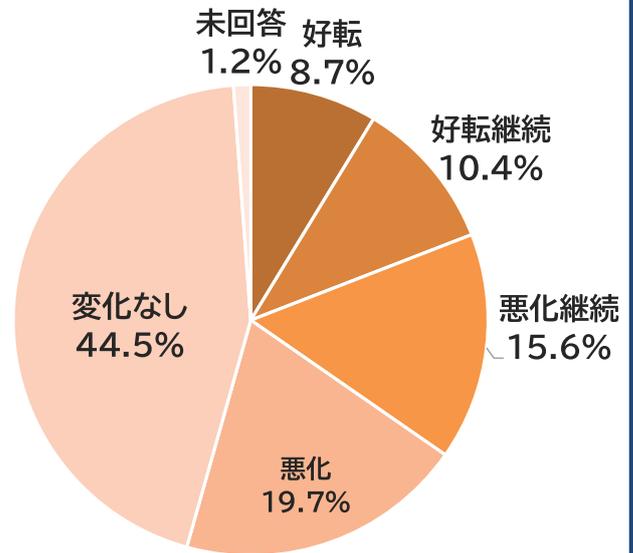
FAX：88社 (50.9%)

WEB：85社 (49.1%)

業況の現況と見込み【2024年1月調査】

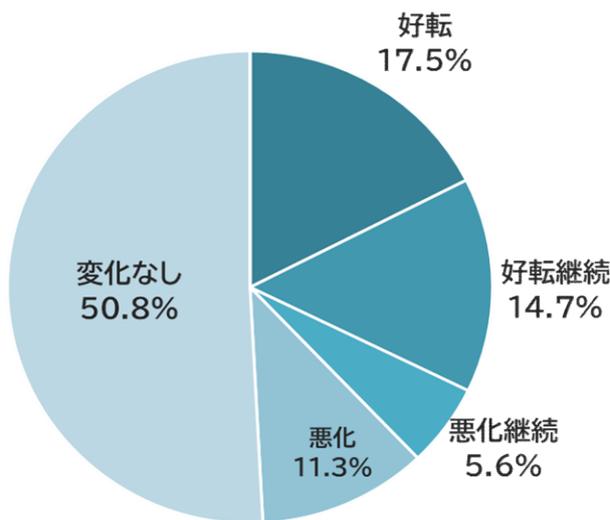


現況
2023年 10月～12月

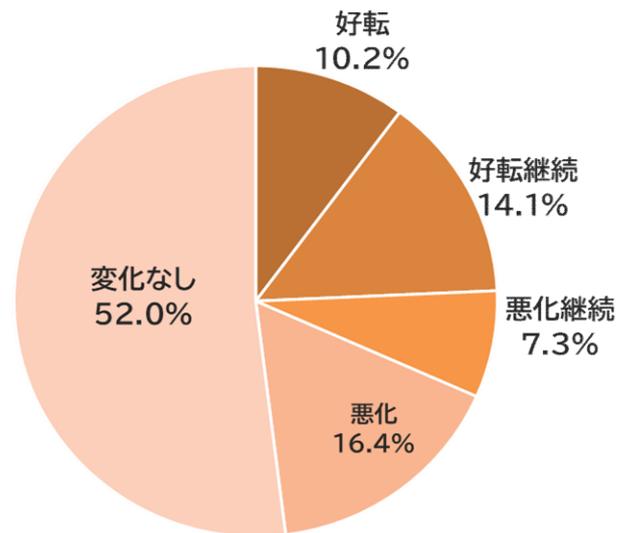


見込み
2024年 1月～3月

業況の現況と見込み【2023年10月調査】



現況
2023年 7月～9月

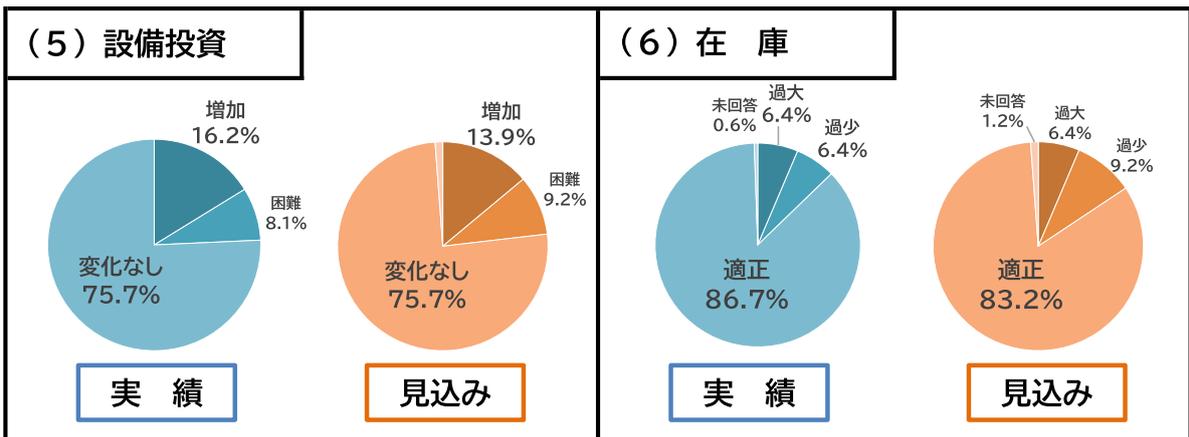
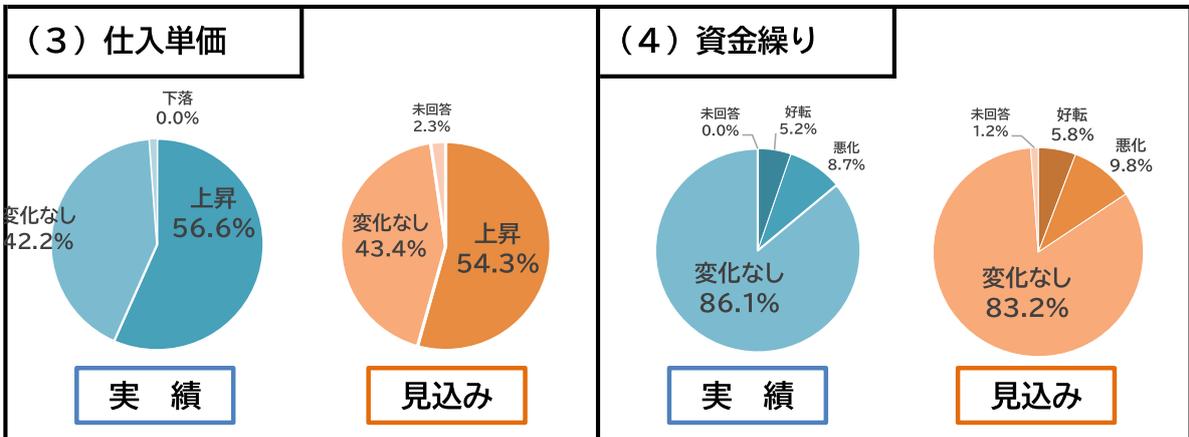
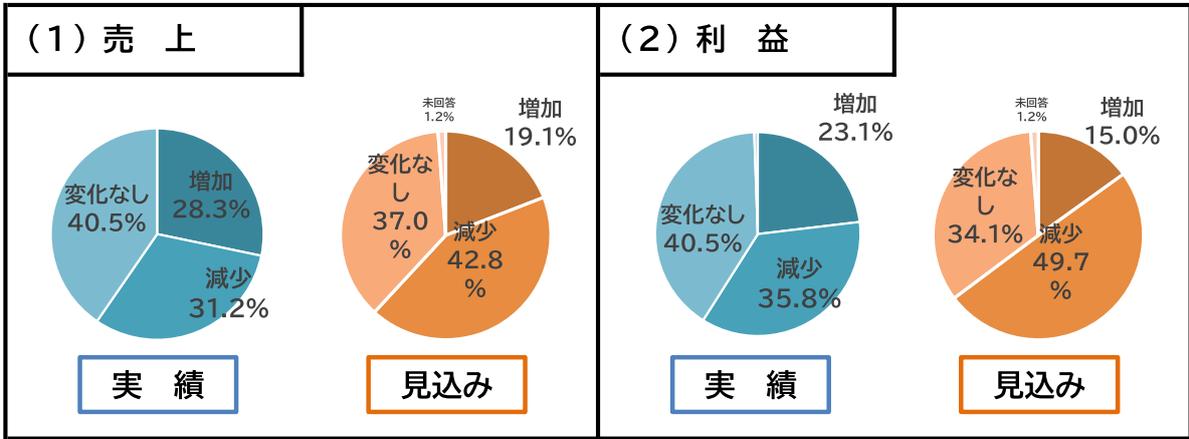


見込み
2023年 10月～12月

◆ 業況項目別 ◆

回答企業：173社

実績 (対 前回調査比)	2023.10月～2023.12月	見込み	2024.1月～2024.3月
-----------------	-------------------	-----	-----------------

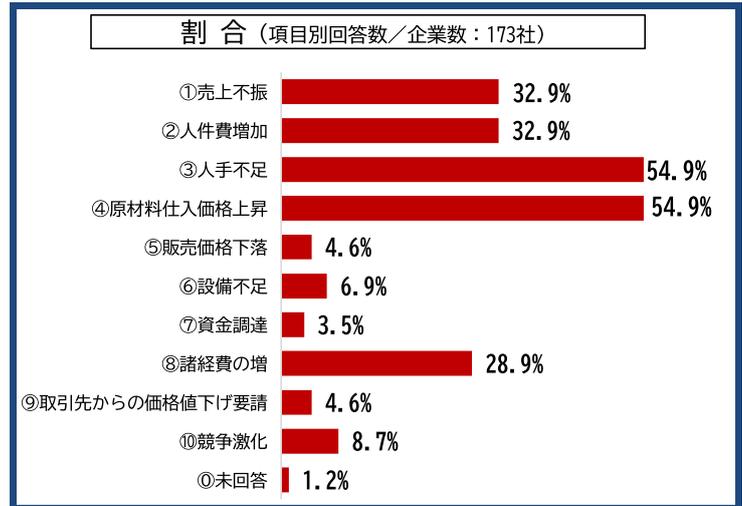


◆ 当面の問題点 等 ◆

回答企業： 173 社

当面の問題点 (3項目以内 複数回答)

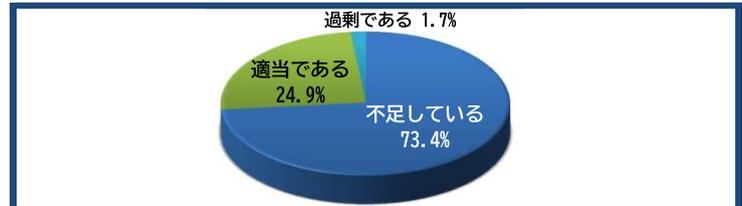
項目	回答数	割合
①売上不振	57	32.9%
②人件費増加	57	32.9%
③人手不足	95	54.9%
④原材料仕入価格上昇	95	54.9%
⑤販売価格下落	8	4.6%
⑥設備不足	12	6.9%
⑦資金調達	6	3.5%
⑧諸経費の増	50	28.9%
⑨取引先からの価格値下げ要請	8	4.6%
⑩競争激化	15	8.7%
⑪未回答	2	1.2%
合計	405	—



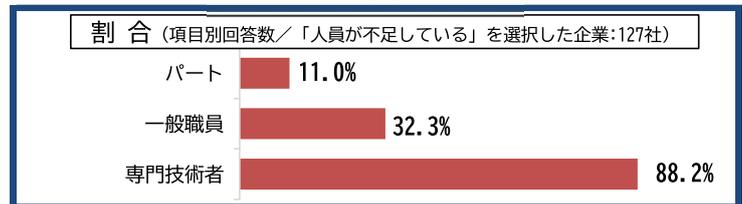
【人手不足について】

① 人員について

項目	回答数	割合
不足している	127	73.4%
適当である	43	24.9%
過剰である	3	1.7%
合計	173	100%



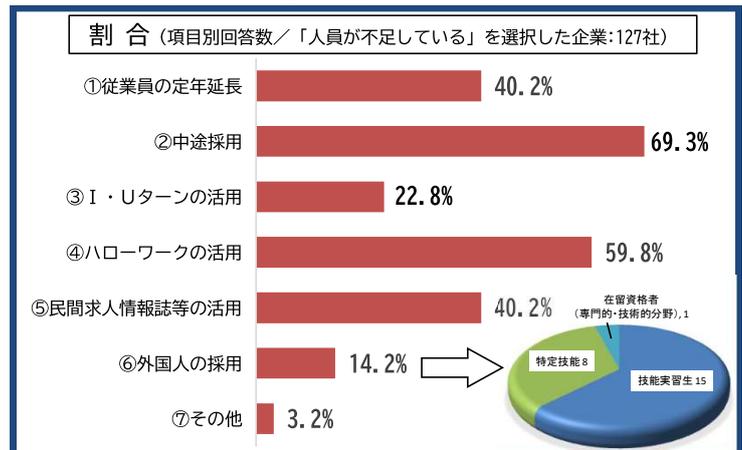
項目	回答数	割合
パート	14	11.0%
一般職員	41	32.3%
専門技術者	112	88.2%
合計	167	—



(複数回答)

② 人手不足に対する対策について (①で「人員が不足している」を選択した企業)

項目	回答数	割合
①従業員の定年延長	51	40.2%
②中途採用	88	69.3%
③I・Uターンの活用	29	22.8%
④ハローワークの活用	76	59.8%
⑤民間求人情報誌等の活用	51	40.2%
⑥外国人の採用	18	14.2%
技能実習生	15	—
特定技能	8	—
在留資格者(専門的・技術的分野)	1	—
留学生	0	—
⑦その他	3	3.2%
合計	316	—



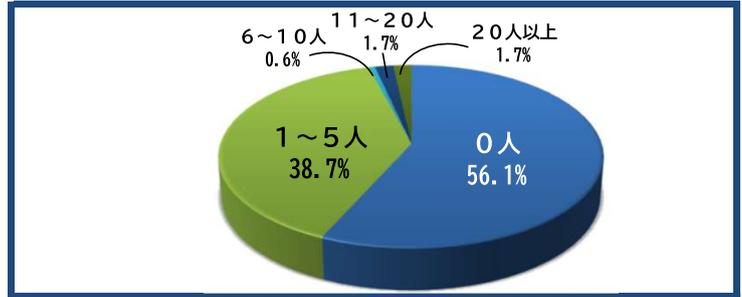
(複数回答)

人手不足に対する対策 その他記述

ポリテクセンターの活用
 機械工業会求人情報掲載
 社員の多能工化

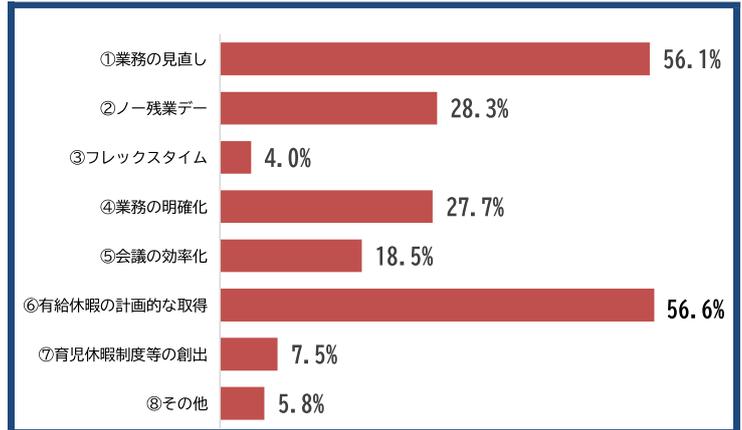
③ 2023年12月からの採用人数について

項目	回答数	割合
0人	97	56.1%
1～5人	67	38.7%
6～10人	1	0.6%
11～20人	3	1.7%
20人以上	3	1.7%
合計	173	100%



働き方改革（就業環境の改善や多様な人材の活用、生産性の向上等）への取組み（複数回答）

項目	回答数	割合
①業務の見直し	97	56.1%
②ノー残業デー	49	28.3%
③フレックスタイム	7	4.0%
④業務の明確化	48	27.7%
⑤会議の効率化	32	18.5%
⑥有給休暇の計画的な取得	98	56.6%
⑦育児休暇制度等の創出	13	7.5%
⑧その他	10	5.8%
未回答	1	0.6%
合計	355	—



働き方改革への取組み その他記述

人材の採用と育成、適正配置	基本、残業無し
労務Gによる残業時間管理	従来通り
多機種を扱える人材への育成と意識付け	リモートワーク
テレワーク推進、DX推進	完全週休2日制の導入
4勤3休導入取組	休日日数を増やす

道の施策に対する意見や要望事項

- 道全体の活性化に繋がる誘致や新規参入に尽力いただきたい。
- 北電の値上げの根拠と見通しについて明確にしていきたい。
- 電力利用事業緊急支援継続希望
- LPG、電気代の補助が欲しい（日本製鉄構内でも）
- 居住地と離れた事業所でリモートワークで勤務する場合の、採用企業向け助成金など
- 人出不足なのに、残業の規制が強すぎるせいで、外注費が増加して利益が出ない。
- 原発再稼働による電気料金の値下げの実現を図る。
- 電気料金軽減策の充実(前回と同じです)
- 関連する道の施策を調べていないので意見できません。
具体的に何か提示していただけると記載できます。
- 補助金・助成金の拡充や手続き簡素化

道の施策に対する意見や要望事項

- 物流や建設の2024年問題についてですが、これは自然現象ではなく、財務省政府・与党の間違った法改正・制度設計が原因で起きていることなので、北海道機械工業会として2024年4月からの運送業者や建設業者他への時間外労働時間上限規制の撤廃・延期・運用変更を求めてください。
労働者の健康と余暇に配慮しつつ、沢山働くときは働き、沢山休む時は休み、沢山働くときは産業医などの健康チェックを行うなど時間外労働の規制についての運用を変えることは十分可能です。
また、時間外労働が過多になる原因は、下記のとおり財務省政府と与党がマクロ経済政策を間違い続けたため、経済成長が阻害され、各社が適切な売上・利潤を確保できず、固定費を上げられないからです。
物流2024年問題について言えば、運送業者の従業員の給与等の待遇が良く、十分な労働者数が確保でき、運送に関するインフラや先進技術について政府や企業が十分に投資をして試行錯誤を30年間続けて、運送に関する技術水準が上がって機械化・自動化等で運送業に従事する方々の一人当たりの運送処理能力が向上していれば、労働時間過多とならず、運送業が一定の労働者数を確保しても他の業種が労働者不足となることもなく、日本全体にとって必要な運送力は確保されるだけでなく、年々国全体としての運送力は向上し、余裕をもって様々な突発事項にも対処することができたはずで、
政府のマクロ経済政策の間違いから派生して起きている問題を、ミクロの存在である企業が取り返すことは不可能です。
無理に解決しようとするれば、やった振りが過剰になり更なる問題を引き起こすか、ある分野の問題を無理やり解決したら、別の分野で供給力不足を引き起こして別の分野に問題が発生するという羽目になるだけです。
ミクロの存在である企業は政府が責任を持つ各種マクロの土台（マクロ経済政策、国防、インフラ、教育、基礎科学、社会保障・・・）の上で、個々の課題について適応し最適化することしかできません。

政府・与党に下記のことを求めてください。

1. 大規模な金融緩和を維持したうえで

- ①消費税、社会保険料等の大幅な減税
- ②政府支出の大規模かつ全面に渡る継続的な増加を行うことで、過去30年間の間違い続けたマクロ経済政策で破壊され続けた国防、政府機能（＝公務員増）、インフラ、教育、基礎科学、社会保障などを復活させ、国民経済の安定と向上を図る。
不況時には減税し政府支出を拡大することはどの流派の経済学においてもマクロ経済政策の基礎中の基礎です。

2. 国債等の政府債務の発生が日本円をデータとして生み出し政府支出によって家計や企業に行き渡り、様々な税金という経路によって一部が政府に回収され消滅し、回収されずに残った日本円が家計や企業等の手元に残っているという、複式簿記上の事実に基づいて政府の一番大事な仕事であるマクロ経済政策を行うこと。
言い換えれば国の経済全体を総合すると利益などないのが複式簿記上の事実です。
政府が無理に黒字になろうとすれば、家計や企業（もしくは日本と取引のある外国）が赤字になるだけです。
全ての経済主体が黒字になることはできません。家計や企業が黒字なのは政府が赤字を引き受けている時だけです。
この一番大事な複式簿記上の事実を政府が理解せず、政府収支が黒字・赤字の数字遊びだけをしていると、各会社や国民がミクロの諸問題を解決するために奮闘し、試行錯誤しても徒勞に終わります。
国の財政は国力の実体（国全体の需要と供給のセットとその動向）を測り、国力の実体と調和することが本来の意義であり、それを行うことが健全財政です。

3. 政府が「お金もつたない病」から脱却すること。

マクロ経済政策を行える唯一の存在である政府にとっては、負債の記録でしかないお金とはデータとルールにすぎません。
お金は資産だけで存在するものではなく、負債とセットで発生します。例えば会社が銀行からお金を借りると、貸し借りの記録としてお金が生まれます。
会社：銀行預金（資産勘定）／借入金　銀行：貸付金／銀行預金（負債勘定）
市中銀行にしても、日銀にしてもお金を貸す時に別の資産としてのお金をまた貸しているのではなく、貸し借りの記録勘定として相手方（貸付相手）の資産勘定と自分（銀行）の負債勘定に同額の預金勘定を発生させているだけです。
この貸し借りの記録勘定をお金とか通貨とか呼んで、みんなで買い物や取り引きに使ったり（銀行預金等、マネーサプライ）、銀行間の資金移動に使ったり（マネタリーベース（日銀当座預金））しています。
複式簿記上では政府支出という支払債務の発生は通貨発行と等しいです。国債の発行は政府預金マイナス勘定となると格好悪いのを防ぐだけで、国債を発行しなければ政府預金マイナスとなり当座借越と同じで負債が発生するにすぎません。
誰かが負債を引き受けなければお金は発生せず、自由に負債を発生させることができるのは通貨発行の主体である国（政府）だけです。
政府にとって自国の通貨は無制限に創造できるデータに過ぎませんし、通貨なしに需要と供給を結び付けようとしても上手くいかず、大体において犯罪（ルール違反）となります。
政府が「お金もつたない病」にかかり、無根拠に国債などの負債の発生による通貨発行を恐れ、自分が発行した通貨の回収（税金、社会保険料）ばかり考えていると、国に通貨が循環するのが妨げられ、経済の実体が破壊されます。
民間の通貨発行（信用創造）は銀行への返済がきついため、創造されてもすぐに消滅し、無制限には行えません。
経済の実体である①国民の多種多様な需要の総体と②それに応える高度で多様な国全体での供給力のセットを着実に成長させることが国民経済の土台・大柱です。
需要と供給は単体を二つ並べているのではなく、二つで一つのもので、もしくは一つのもの二面です。
お金というデータは実体を上手く動かし、育て、調整し、測定するためにあるのです。お金は経済の実体ではありません。

上記3点は北海道機械工業会に所属する各企業にとっても死活的に重要な問題です。

政府が「お金もつたない」という妄想しか頭になく、マクロ経済政策を間違い続けて日本のGDPが停滞し続ければ、個々の企業で一時期上手くいっているところがあっても、各企業の総体としては長い目で見て売上・利益が停滞・減少するほかにありません。

単純な計算ですが、実質成長率1%、物価上昇率1%の名目成長率2%という大したことはない経済成長率でも、三十数年続ければ名目GDPは約2倍になります。今日本の名目GDPは1,000兆円近くなくてはおかしいのです。

日本の名目GDPが30年近くの間ずっと500兆円前後で増えないというのは世界中の国々を見ても日本だけの異常なことです。

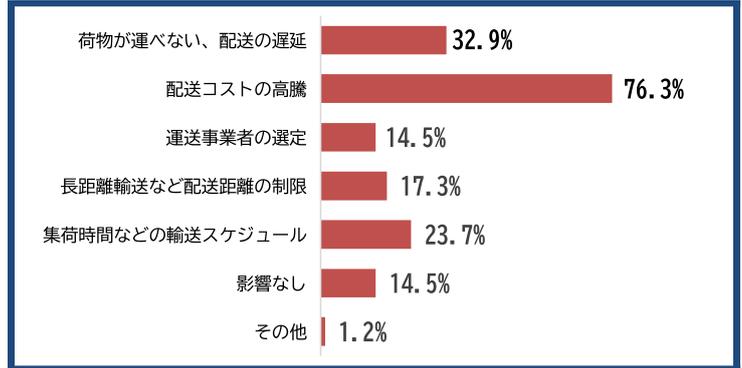
内戦がおこった国でももっと成長しています。ごく普通の経済成長にイノベーションの有無は関係ありませんし、アメリカなどのイノベーションは政府の潤沢な支出・優遇策を基盤として起きています。民間の支出だけでイノベーションが起こること考えるのは妄想です。国全体の総需要の着実な拡大（言い換えれば余裕のある企業活動）の無いところに試行錯誤的な投資やイノベーションは起こり得ません。

どうか北海道機械工業会として上記3点を政府・与党に求めてください。

「2024年問題」について

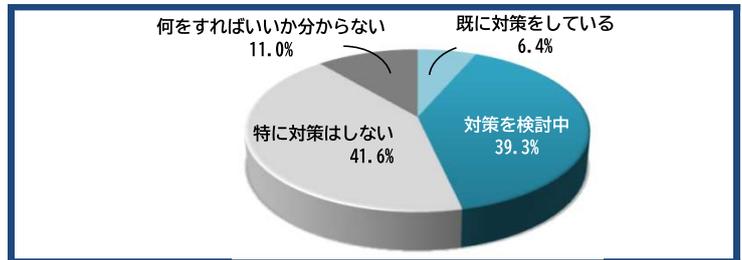
【「2024年問題」により懸念される影響】（複数回答）

項目	回答数	割合
荷物が運べない、配送の遅延	57	32.9%
配送コストの高騰	132	76.3%
運送事業者の選定	25	14.5%
長距離輸送など配送距離の制限	30	17.3%
集荷時間などの輸送スケジュール	41	23.7%
影響なし	25	14.5%
その他	2	1.2%
合計	312	—



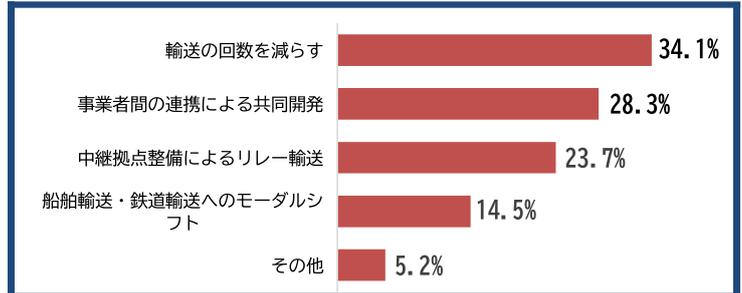
【「2024年問題」への対策】

項目	回答数	割合
既に対策をしている	11	6.4%
対策を検討中	68	39.3%
特に対策はしない	72	41.6%
何をすればいいかわからない	19	11.0%
合計	170	98%



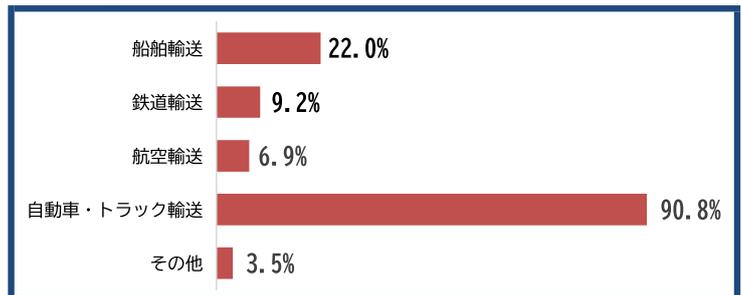
【「2024年問題」に対しての有効な対策について】（複数回答）

項目	回答数	割合
輸送の回数を減らす	59	34.1%
事業者間の連携による共同開発	49	28.3%
中継拠点整備によるリレー輸送	41	23.7%
船舶輸送・鉄道輸送へのモーダルシフト	25	14.5%
その他	9	5.2%
合計	183	—



【製品の出荷等で利用している主な輸送手段について】

項目	回答数	割合
船舶輸送	38	22.0%
鉄道輸送	16	9.2%
航空輸送	12	6.9%
自動車・トラック輸送	157	90.8%
その他	6	3.5%
合計	229	—



2030年度末の開業を予定している新函館北斗～札幌間の新幹線延伸について、物流面で期待または懸念されることをお聞かせください。

- JRコンテナ輸送の継続確保をお願いします。
- 現状維持できればいいと思います。
- あらゆる面から有効に活用していただきたい。
- 高速道路、一般道のトラフィック量減少を期待したいが、難しいか。
- 札幌までの移動に付いては期待できるが、物流面では期待できない。
- 在来貨物のコスト高、遅延
- 貨物用線路の運用とそれに伴う費用の捻出
- 南回りルート（鉄路）の衰退
- コンテナ貨物の減少
- 輸送コストの変化
- 開業が遅れる事
- 予定通りの開業を望む
- 物流面での新幹線利用計画が不明の為わかりません。回答できません。

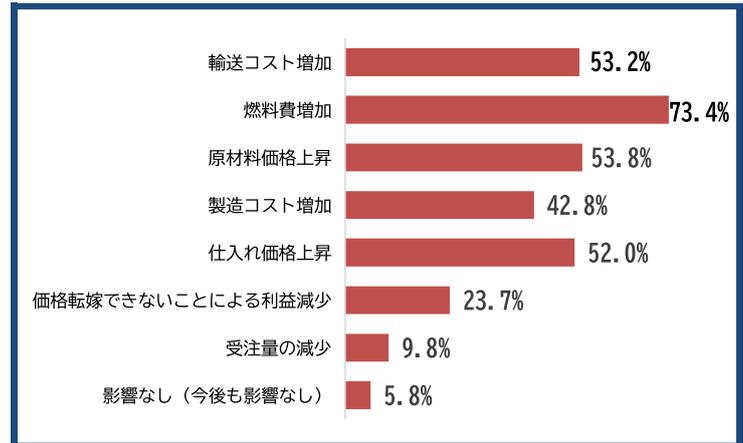
北海道新幹線の札幌延伸に伴い、函館～長万部間の並行在来線や貨物鉄道輸送のあり方について、国や道、有識者検討会議で議論されていますが、物流に関してご意見があればお聞かせください。

- 既存品と新しい物の双方を最大限活用し、限られた資源と人材の中でやりくりしてほしい。
- 物流に対して、政府が公的支出を増やすことを望みます。
特に鉄道のインフラ維持・発展については政府が責任を持ち、積極的に支出することを求めます。
- 貨物鉄道輸送は農産物などを一度に大量に運ぶことができるため、トラック輸送に比べコスト面やCO2排出量削減に有利と思われる。物流の2024年問題を考えるうえで非常に重要なポイントと思われます。
拠点間の輸送については鉄道輸送が必要と考えるが、農閑期など輸送の需要が少ない時期をどう活用するかも考えなくてはならない。
- 本州との物流の生命線として関係維持には国・道・自治体・JRで整備は当然の義務。
- 北海道の物流は90%が船舶によるものと思っておりますが、貨物鉄道輸送に頼っている以上存続をしなければならぬと思っておりますが、在来線が民営化となった場合、保守点検費用などの費用が掛かり輸送コストが上昇する懸念もありますので、輸送依頼主様の意見も取り入れ検討が必要があると思っております。他の輸送に転換しても、コストの上昇が考えられますので企業に於いては、今後輸送方法を考えていかなければならない問題と思っております。
- 新幹線を旭川まで延伸して、貨物併用にすべきと考えます。
インフラの高度利用（貨物＞旅客）を進めるべきと考えます。
- 日通ペリカン便等の活用マッチングで、24年問題等対策できると良い。
- 基幹路線であるJR南回りルートは、国や道が責任をもって守っていくべき。
- 環境の事を考えても、残すべき。上下分離でも良いのでは。
- 新幹線の必要性に疑問。
- 無駄が無いように有効利用すべき。
- 現状のままの輸送体制を望む
- 貨物輸送は温存しなければならない。
- 鉄道物流の存続を期待します。
- 貨物鉄道輸送は残すべきと考えます。
- 貨物輸送については、従来通りの対応として欲しい。
- JRコンテナ輸送の継続確保をお願いします。

原油価格・原材料価格の高騰に伴う影響について

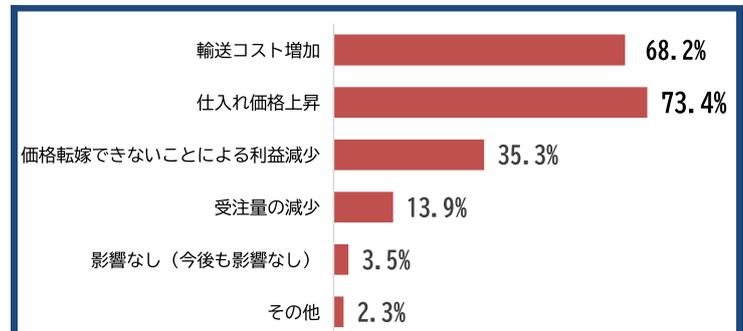
【原油価格の高騰に伴う具体的な影響】（複数回答）

項目	回答数	割合
輸送コスト増加	92	53.2%
燃料費増加	127	73.4%
原材料価格上昇	93	53.8%
製造コスト増加	74	42.8%
仕入れ価格上昇	90	52.0%
価格転嫁できないことによる利益減少	41	23.7%
受注量の減少	17	9.8%
影響なし（今後も影響なし）	10	5.8%
その他	0	0.0%
合計	544	—



【原材料価格の高騰に伴う具体的な影響】（複数回答）

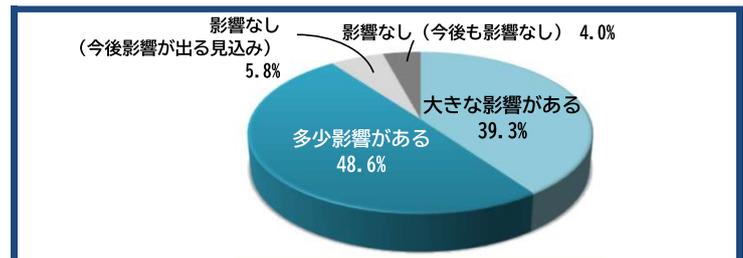
項目	回答数	割合
輸送コスト増加	118	68.2%
仕入れ価格上昇	127	73.4%
価格転嫁できないことによる利益減少	61	35.3%
受注量の減少	24	13.9%
影響なし（今後も影響なし）	6	3.5%
その他	4	2.3%
合計	340	—



電気料金・ガス料金の影響について

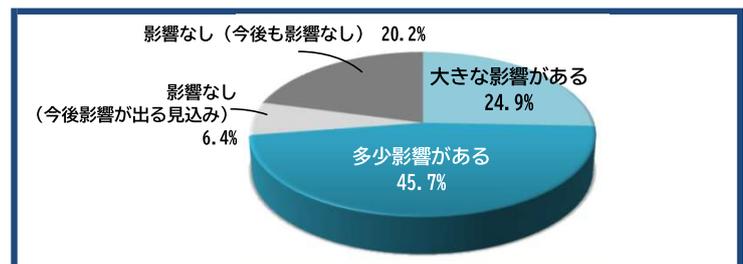
【電気料金高騰に伴う影響】

項目	回答数	割合
大きな影響がある	68	39.3%
多少影響がある	84	48.6%
影響なし（今後影響が出る見込み）	10	5.8%
影響なし（今後も影響なし）	7	4.0%
合計	173	100%



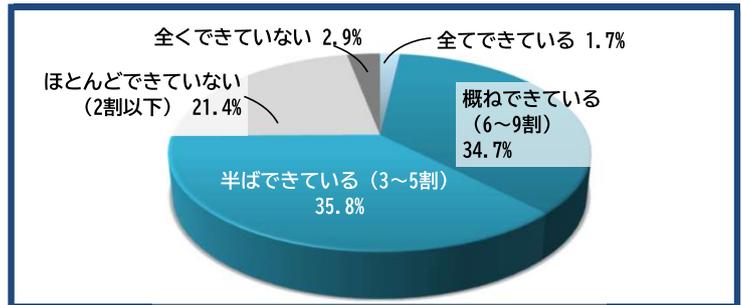
【ガス料金高騰に伴う影響】

項目	回答数	割合
大きな影響がある	43	24.9%
多少影響がある	79	45.7%
影響なし（今後影響が出る見込み）	11	6.4%
影響なし（今後も影響なし）	35	20.2%
合計	173	100%



原油価格、原材料価格、電気料金、ガス料金等の高騰に係る価格転嫁について

項目	回答数	割合
全てできている	3	1.7%
概ねできている（6～9割）	60	34.7%
半ばできている（3～5割）	62	35.8%
ほとんどできていない（2割以下）	37	21.4%
全くできていない	5	2.9%
合計	173	100%



【価格転嫁が進んだ理由】 概ねできている（6～9割）

- お客様の理解を得ている。
- 客先が状況を理解している。
- 客先への交渉、理解を得ることができる。
- 発注者側との打ち合わせにより理解を得ている。
- お客様に丁寧に材料費等の価格高騰について説明し、理解を得ている。
- 客先の理解が向上
- 元請けも高騰しているのを理解しているので無理は言っていない。
- 価格上昇については客先も承知しておりますので、価格転嫁には問題は無い状態にあります。
- 取引先との交渉
- 見積時の交渉
- 入札価格に織込済み
- 価格変更の内訳等（数字）を明確にして申請をした。
- 市場価格にて商売。価格転嫁を常に行っているため。
- 受注から納入までの期間が長く、すぐに価格に反映されない。
- 原油価格のように変動性の高いものは、価格転嫁しにくい。
- オンリーワン製品は転嫁できたが、競争の多い汎用製品は難しい。
- 顧客への説明による粘り強い交渉によりある程度転嫁／発注者予算・契約金額の都合により進まない。
- 価格転嫁した見積提出をしても、最終的に全体価格からカットされるため、実質的には価格転嫁できていない。

【価格転嫁が進んだ理由】 半ばできている（3～5割）

- 生産効率向上でカバーしている。
- 全体的に物価上昇の認識がある為、比較的価格上昇に理解が得られている。
- 本請け業者様の理解
- 業界全体が価格上昇をやむを得ないことと認識している。
- 燃料調整価格の変動に幅があるため、電気、ガスのみ顧客と交渉の間隔を、半年ないし随時にしてもらうようお願いした。現在は半年にしている。
- 労務工賃単価値上げ
- 取引先企業との価格交渉
- 見積提出の際に元請けへの価格説明をする。
- 常用作業を中心に受注している為適正な実費請求が出来ている。
- 人件費、給与が低水準で継続されているため、最低賃金の底上げを大幅に行う。

【価格転嫁が 進まない 理由】 概ねできている（6～9割）、半ばできている（3～5割）

- 小刻みに上がるため転嫁が追い付かない。
- 受注から納車までの期間が長く、その間の資材高騰スピードが速く売価転嫁が追い付かなかった。
- 一部顧客で材料費値上げを見積書に折り込めていない。
- 製品価格に、値上げが追い付かない。
- 高騰すぎ
- 原材料は価格転嫁が進んでいるが、電気料金等の増加分については取引先の同意が得られない。
- 材料を含む受注単価の指値が厳しい。
- アワーレートの改訂で仕事が減る不安があるため値上げ出来ない。
- 仕事量の減少により、価格転嫁が進まない。
- 競業他社との価格競争の激化
- 発注者による値下げ要請・見積時価格を下げた業者に対抗できない。

【価格転嫁が 進まない 理由】 ほとんどできていない（2割以下）、全くできていない

- 相手先の理解が得られない。
- 定価の改定をし難い
- 単価アップの見積をしているが交渉の結果アップとならない場合が多い。
- 親会社への販売のため
- 親会社との兼合い
- 受注金額決定後の各料金高騰については価格転嫁は難しい状況
- 同業他社との競争激しく値上げによる取引減少が懸念される。
- 競争が厳しい分、価格転嫁は容易にはできない。失注に繋がる恐れがある。
- 受注競争の為、売価を上げることが出来ない。
- 材料の上昇が急激すぎた為、製造経費上昇の転嫁まで話が進まず、苦戦した。段階を追って徐々に交渉中
- 政府のマクロ経済政策が間違っており、税金や社会保険料を徴収しすぎて、政府支出の伸びが少なすぎるため、家計・企業ともに経済的余裕が無いため。
- 他業者による影響
- 人出不足のため外注費が増してしまうので
- 外国の取引先へのコミュニケーションも難しさ

価格転嫁以外の対応策について

- 客先への理解を得る。
- 工事件名ごとの都度の部材購入から、見込みによる年間一括購入へ仕入れ方法見直しを行い、価格交渉の強化する。
- 値上がりアナウンスが出た際、値上がり日までに在庫可能な資材・消耗品を多めに購入するなど。
- 経費はゼロベースによる年間計画の導入。価格転嫁に向けた付加価値向上策による原価改善を推進。
- 特にエネルギー関係の無駄を洗い出し結果に対して早期対応を行う。
- 優先度を決めて、優先度の低い物は安い物に切り替える等
- 節電、低価格な性能同等な資材等への切り替え
- 弊社は、多品種少量販売であるが、各製品に共通して使用する資材については、大量仕入れを行った。
- IOTと業務効率化に対する意識改革
- コスト改善、受注量の抑制、利益率の良い製品の取り込み強化
- 生産性向上による生産物当たりの稼働時間減少
- 製作に無理を生じないように早めの図面承認に心掛けています。
- 当面、現状分析、データの蓄積を続ける
- 生産管理の手法改善による生産性向上。事業ポートフォリオ検討。
- 経費削減
- 経費削減をして原価を落とす。
- リストラ経費削減
- すべて経費削減。労働時間と休日の関係。
- 人件費以外全て削減実行
- 単価アップの交渉、経費削減
- 消耗品費の削減に取り組んでいる。
- 輸送方法の見直しによる運賃の削減、保険料・交際費等販売管理費の削減。
- 経費削減については、現状今後の課題となっております。仕入れ方法については、価格転嫁が出来ているので今の所問題ないと思っております。
- 省エネ機械を導入した。
- 新規の材料屋の開拓
- 仕入先の変更（道内から道外へ等）
- 選択肢はわずかだが、受注先の変更など
- 相見積もりによる安価品の購入。
- 金額変更

自由記載

今年も鉄骨の減少（仕事量が少ない）
アンケートの頻度が高すぎる。