

2024年7月29日

## 最近の経済環境の変化に関する調査

本調査は、県内企業経営者に対し四半期ごとに行なっている「四半期別業況アンケート調査」の付帯調査として実施したものです。調査の概要については11頁をご覧ください。

### 調査結果のポイント

#### 1. コスト上昇分の価格転嫁について

##### (1) コスト上昇分の価格転嫁が半分以下の企業割合は32.6%

- コスト上昇分の販売価格への転嫁状況については、「全て転嫁済」の企業割合が4.5%にとどまった一方、「価格転嫁できていない」は7.3%、「5割以下」は25.3%となり、価格転嫁が半分以下の企業割合は32.6%となった。

##### (2) 全て価格転嫁できていない理由は、「価格交渉をしたが、コスト上昇分全てを受け入れてもらえない」が43.1%で最多

- 価格転嫁の状況において「全て転嫁済」と回答した以外の企業の価格転嫁できていない理由をみると、「価格交渉をしたが、コスト上昇分全てを受け入れてもらえない」が43.1%と最も多くなった。

#### 2. 2024年問題の影響について

##### (1) 運輸業の残業規制でマイナスの影響がある企業割合は約7割

- 運輸業の残業規制による経営への影響は、全産業（除く運輸業）で、「マイナスの影響がある（「マイナスの影響がある」＋「ややマイナスの影響がある」）」企業割合が68.9%となった。

##### (2) 具体的なマイナスの影響は、運送コストの上昇が9割

- 具体的なマイナスの影響については、全産業（除く運輸業）で、「運送コストの上昇」が89.9%、「運送等の遅延・計画の見直し」が49.3%、「仕入価格の上昇」が40.5%などとなった。

##### (3) 建設業の残業規制でマイナスの影響がある企業割合は4割

- 建設業の残業規制による経営への影響は、全産業（除く建設業）で、「マイナスの影響がある（「マイナスの影響がある」＋「ややマイナスの影響がある」）」企業割合が40.3%となった。

##### (4) 具体的なマイナスの影響は、建設コストの上昇が8割超

- 具体的なマイナスの影響については、全産業（除く建設業）で、「建設コストの上昇」が84.5%、「建設の遅延・計画の見直し」が62.0%などとなった。

#### 3. 為替動向について

##### 現在より円高を望む企業割合は9割

- 為替レートに対する考え方は、現在の為替レート（調査時点：1ドル約155円）より「円高が望ましい」の企業割合が全産業で89.4%となった。

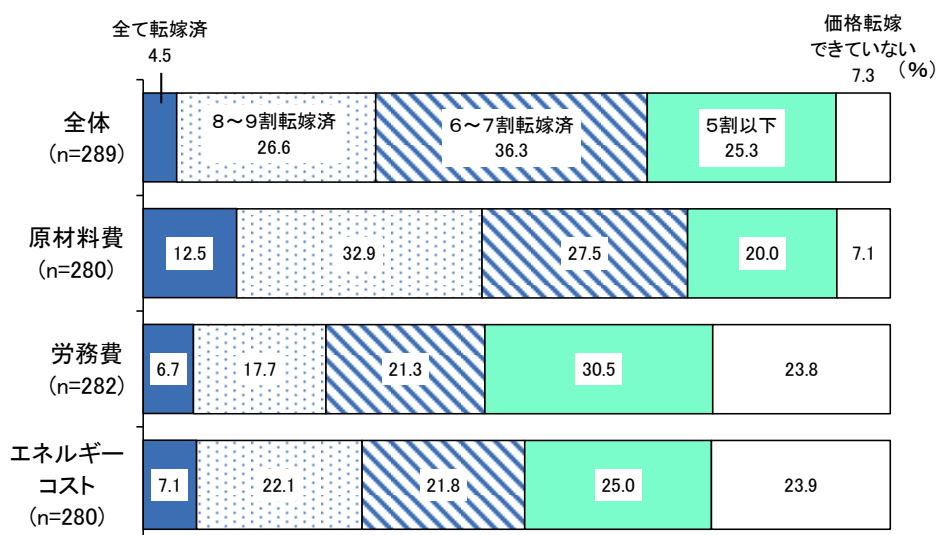
- ◆ コスト上昇分の販売価格への転嫁は徐々に進んでいるが、いまだに9割を超える県内企業がコスト上昇分全てを転嫁できていない。この背景には、価格交渉はしたもののコスト上昇分全てを受け入れてもらえていないほか、交渉自体を実施していない企業が多いことも挙げられる。また、運輸業の2024年問題については、運送コストの上昇により約7割の企業に経営へのマイナスの影響が出ている。円安や2024年問題により各種コストの上昇・高止まりが予想される中、今後、価格転嫁の交渉が進展するかが注目される。

# 1. コスト上昇分の価格転嫁について

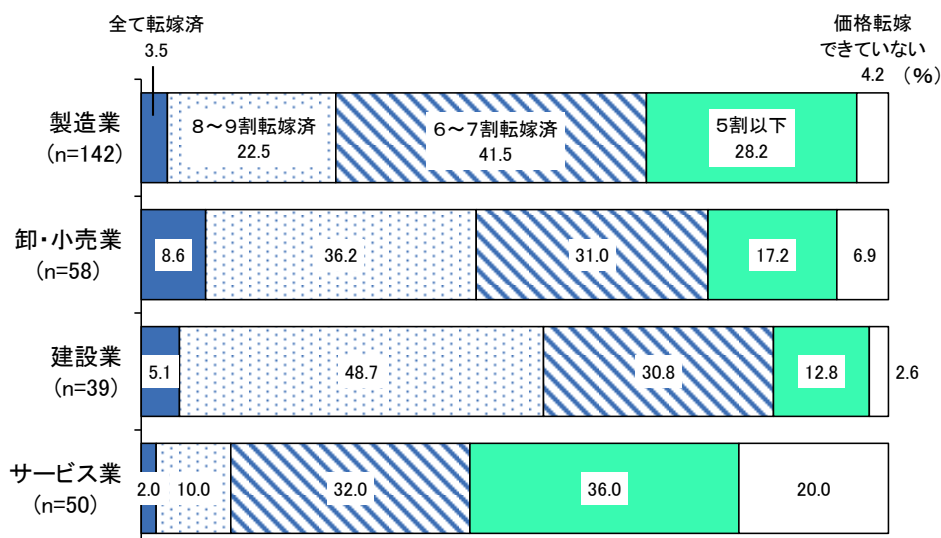
## (1) コスト上昇分の価格転嫁が半分以下の企業割合は 32.6%

- ・ コスト上昇分の販売価格への転嫁状況については、全体で、「全て転嫁済」の企業割合が 4.5%にとどまった一方、「価格転嫁できていない」は 7.3%、「5割以下」は 25.3%となり、価格転嫁が半分以下の企業割合は 32.6%となった（図表 1）。
- ・ 原材料費、労務費、エネルギーコスト別に「価格転嫁できていない」と「5割以下」の企業割合の合計をみると、労務費が 54.3%と最も多く、次いでエネルギーコストが 48.9%となった。
- ・ 業種別に「価格転嫁できていない」と「5割以下」の企業割合の合計をみると、サービス業が 56.0%と最も多い（図表 2）。
- ・ 全産業の「価格転嫁できていない」と「5割以下」の企業割合の合計を過去の調査と比較すると、前回調査（24年4月）に比べ 1.7ポイント減少しており、わずかにコスト上昇分の販売価格への転嫁は進んだ（図表 3）。

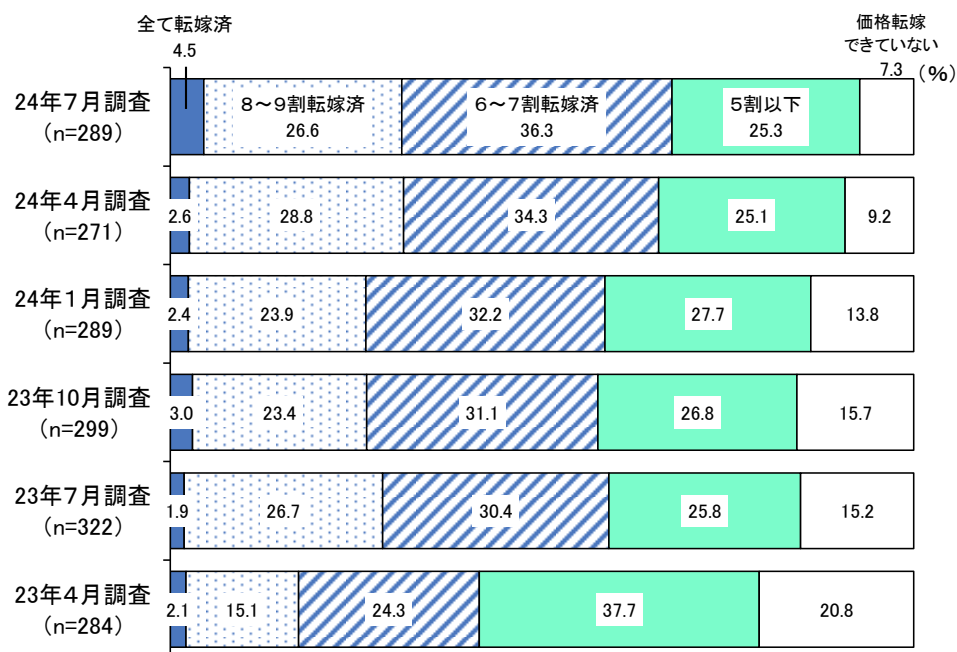
図表 1 コスト上昇分の販売価格への転嫁状況（全産業）



図表 2 コスト上昇分の販売価格への転嫁状況（業種別）



図表3 各調査時点におけるコスト上昇分の販売価格への転嫁状況（全産業）



<参考図表> 各種コスト上昇分の販売価格への転嫁状況

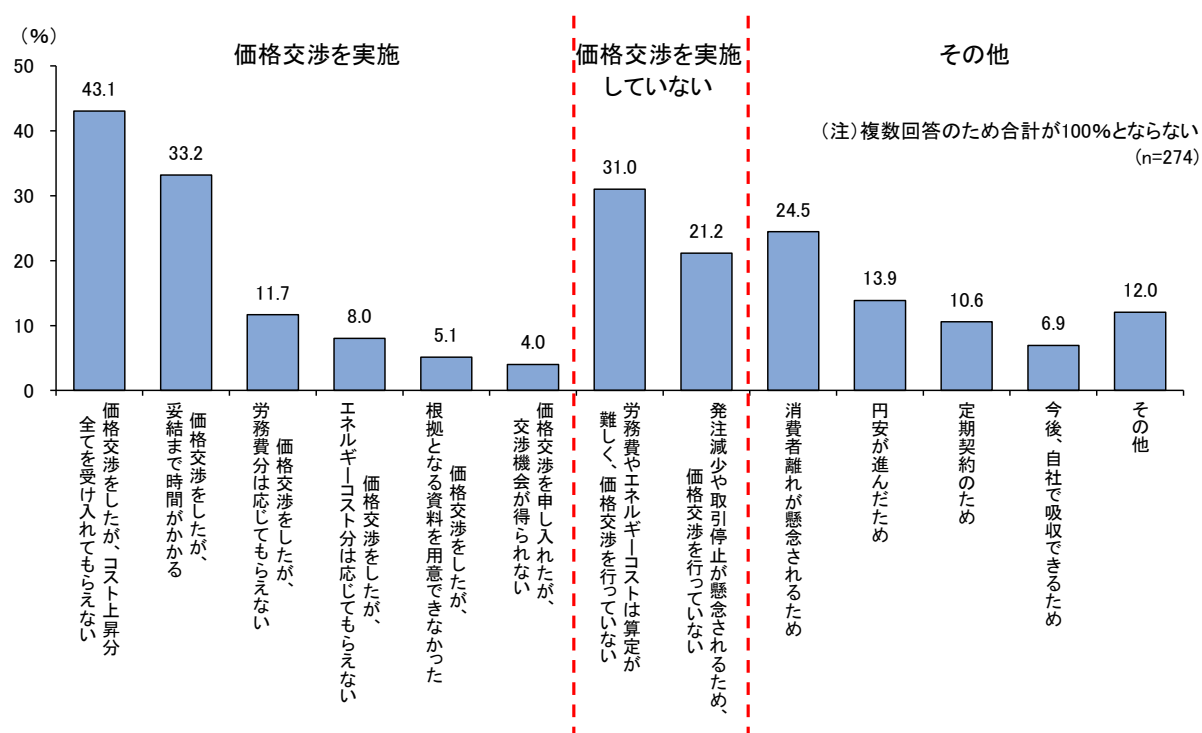
(単位: %)

コスト	業種	回答数	全て転嫁済	8～9割転嫁済	6～7割転嫁済	5割以下	価格転嫁できていない
原材料費	全産業	280	12.5	32.9	27.5	20.0	7.1
	製造業	140	9.3	30.7	35.0	20.0	5.0
	卸・小売業	53	28.3	37.7	13.2	17.0	3.8
	建設業	39	12.8	46.2	25.6	12.8	2.6
	サービス業	48	4.2	22.9	22.9	29.2	20.8
労務費	全産業	282	6.7	17.7	21.3	30.5	23.8
	製造業	140	5.7	14.3	20.0	32.1	27.9
	卸・小売業	54	7.4	18.5	16.7	31.5	25.9
	建設業	39	15.4	38.5	30.8	10.3	5.1
	サービス業	49	2.0	10.2	22.4	40.8	24.5
エネルギーコスト	全産業	280	7.1	22.1	21.8	25.0	23.9
	製造業	140	8.6	23.6	24.3	25.7	17.9
	卸・小売業	52	7.7	13.5	11.5	25.0	42.3
	建設業	39	7.7	43.6	23.1	15.4	10.3
	サービス業	49	2.0	10.2	24.5	30.6	32.7

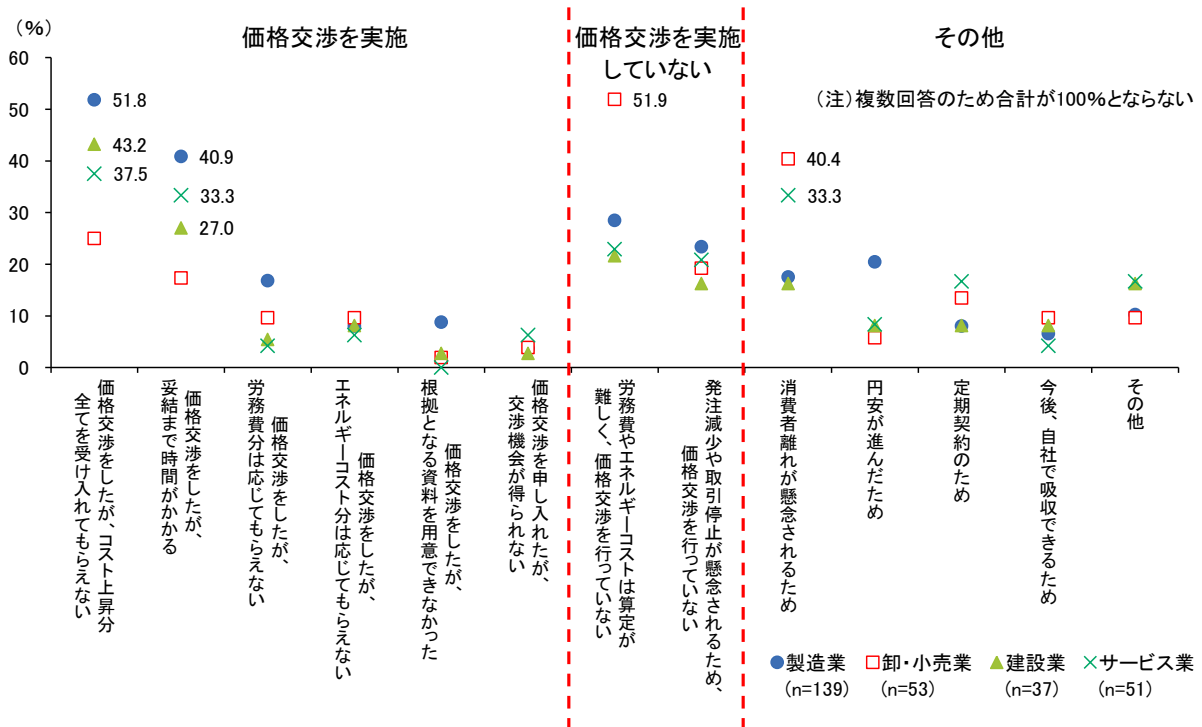
## (2) 全て価格転嫁できていない理由は、「価格交渉をしたが、コスト上昇分全てを受け入れてもらえない」が43.1%で最多

- 販売価格への全ての価格転嫁ができていない理由を尋ねると、全体で、「価格交渉をしたが、コスト上昇分全てを受け入れてもらえない」が43.1%と最も多く、次いで「価格交渉をしたが、妥結まで時間がかかる」が33.2%などとなった（図表4）。
- また、「労務費やエネルギーコストは算定が難しく、価格交渉を行っていない」が31.0%、「発注減少や取引停止が懸念されるため、価格交渉を行っていない」が21.2%と、価格交渉を行っていない企業もみられた。
- 業種別に全て価格転嫁できていない理由をみると、製造業では「価格交渉をしたが、コスト上昇分全てを受け入れてもらえない」が51.8%、「価格交渉をしたが、妥結まで時間がかかる」が40.9%といずれも最も多くなった（図表5）。また、「労務費やエネルギーコストは算定が難しく、価格交渉を行っていない」は、卸・小売業で51.9%と最も多くなり、「消費者離れが懸念されるため」は、卸・小売業で40.4%、サービス業で33.3%などとなった。
- 販売価格への転嫁状況別にみると、価格転嫁できていない企業は「消費者離れが懸念されるため」が38.1%、「発注減少や取引停止が懸念されるため、価格交渉を行っていない」が33.3%といずれも最も多くなった（図表6）。

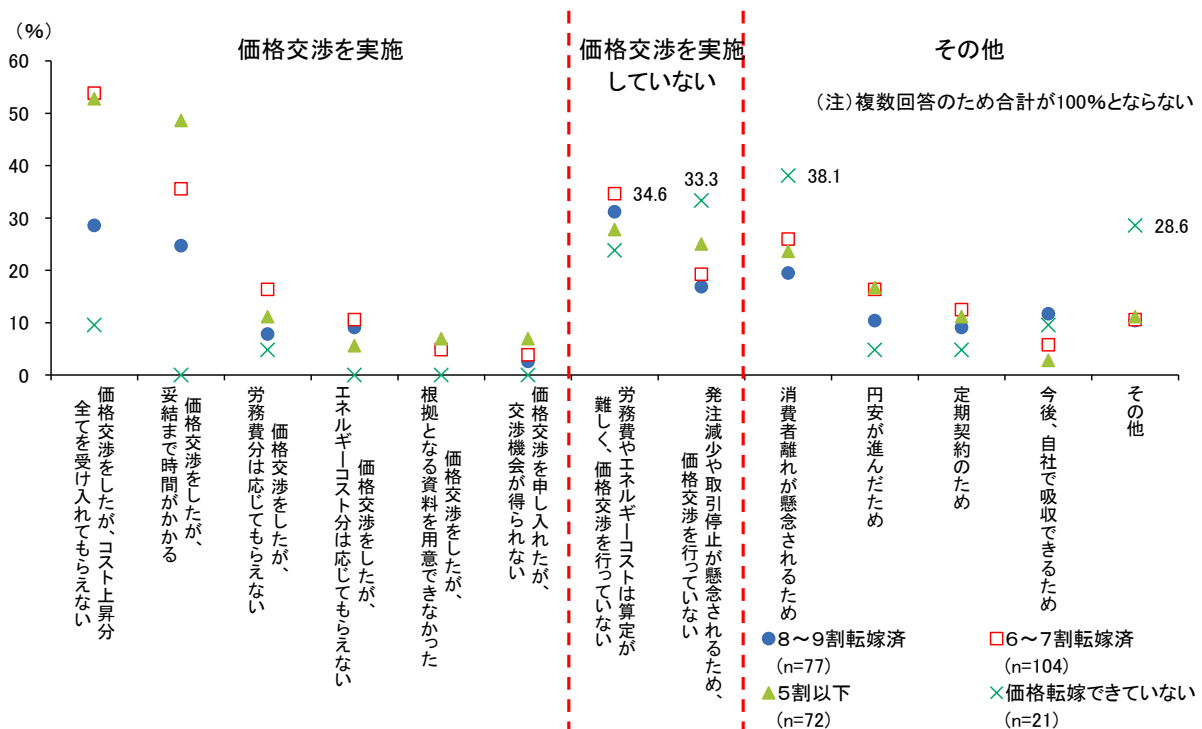
図表4 全て価格転嫁ができていない理由



図表5 全て価格転嫁ができていない理由（業種別）



図表6 全て価格転嫁ができていない理由（価格転嫁状況割別）

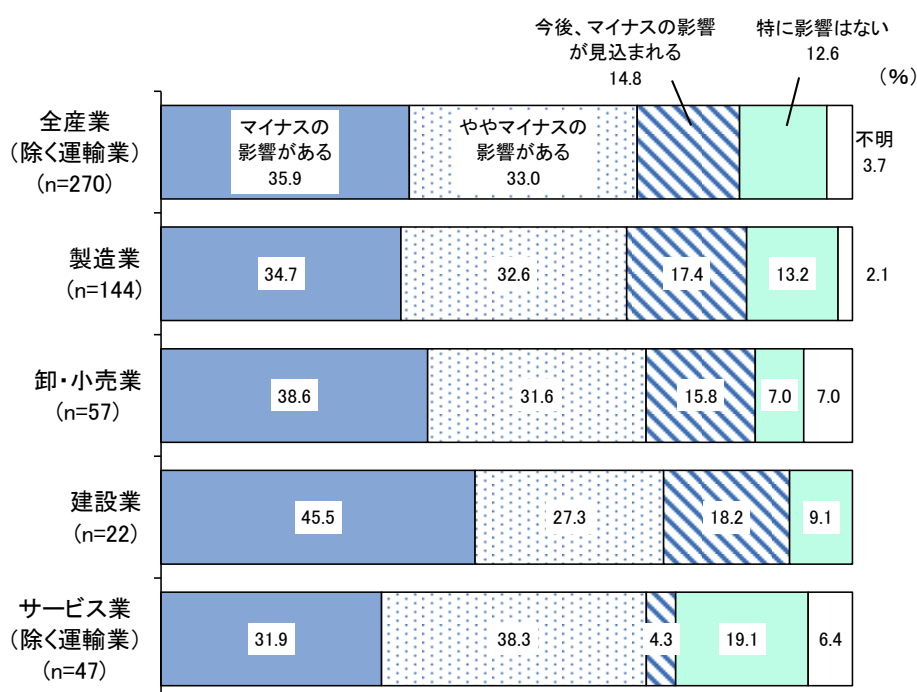


## 2. 2024年問題の影響について

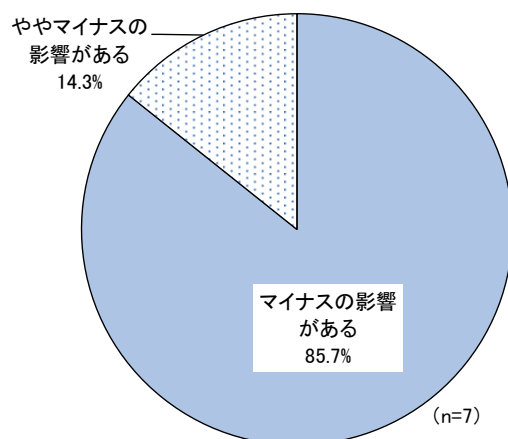
### (1) 運輸業の残業規制でマイナスの影響がある企業割合は約7割

- 2024年4月から適用された運輸業における残業上限規制（以下、2024年問題という）による経営への影響をみると、全産業（除く運輸業）で、「マイナスの影響がある」が35.9%、「ややマイナスの影響がある」が33.0%と、合わせて68.9%の企業がマイナスの影響があると回答した（図表7）。
- 業種別にみると、「マイナスの影響」（「マイナスの影響がある」＋「ややマイナスの影響がある」）の企業割合は、建設業が72.8%と最も多く、次いで、卸・小売業、サービス業がともに70.2%などとなった。
- また、運輸業では「マイナスの影響がある」が85.7%、「ややマイナスの影響がある」が14.3%と全ての企業がマイナスの影響があると回答した（図表8）。

図表7 自社の経営への影響（除く運輸業）



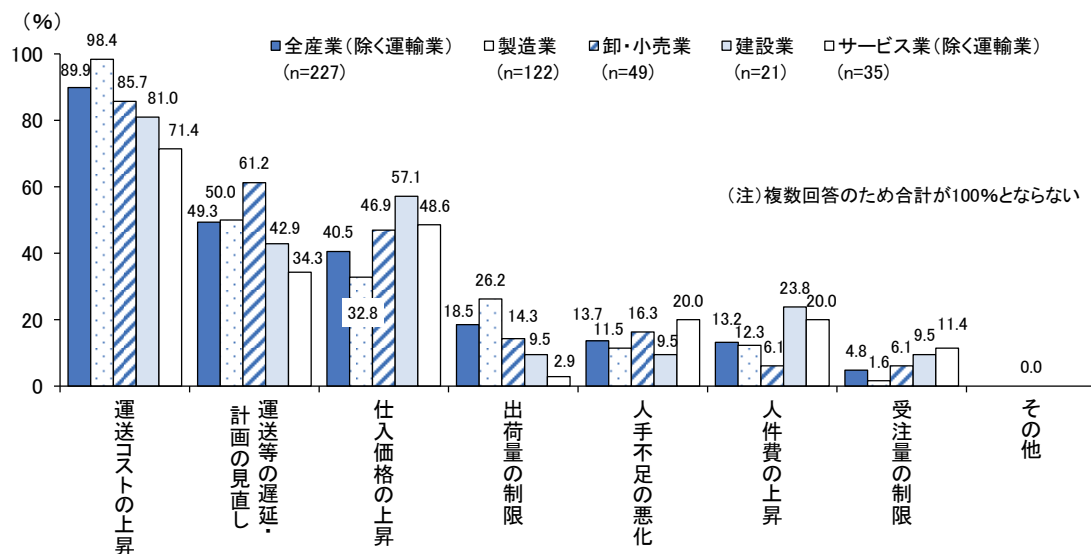
図表8 自社の経営への影響（運輸業）



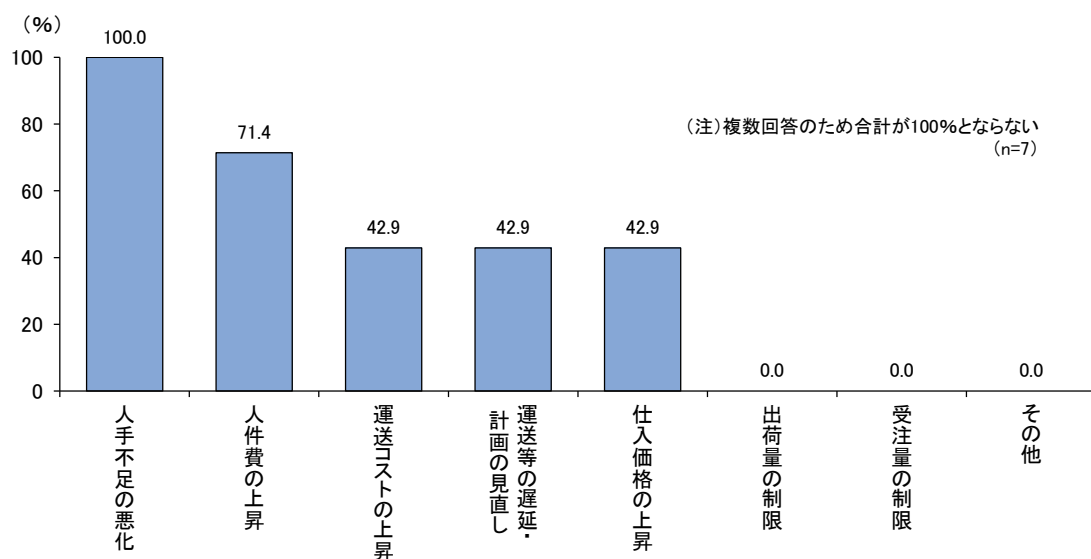
## (2) 具体的なマイナスの影響は、運送コストの上昇が9割

- 2024年問題による経営への影響について「マイナスの影響がある」、「ややマイナスの影響がある」「今後、マイナスの影響がある」と回答した企業の具体的なマイナスの影響をみると、全産業（除く運輸業）で、「運送コストの上昇」が89.9%、「運送等の遅延・計画の見直し」が49.3%、「仕入価格の上昇」が40.5%などとなった（図表9）。
- 業種別にみると、全ての業種で「運送コストの上昇」が最も多くなった。
- また、運輸業では「人手不足の悪化」が100%、次いで「人件費の上昇」が71.4%などとなった（図表10）

図表9 具体的なマイナスの影響（除く運輸業）



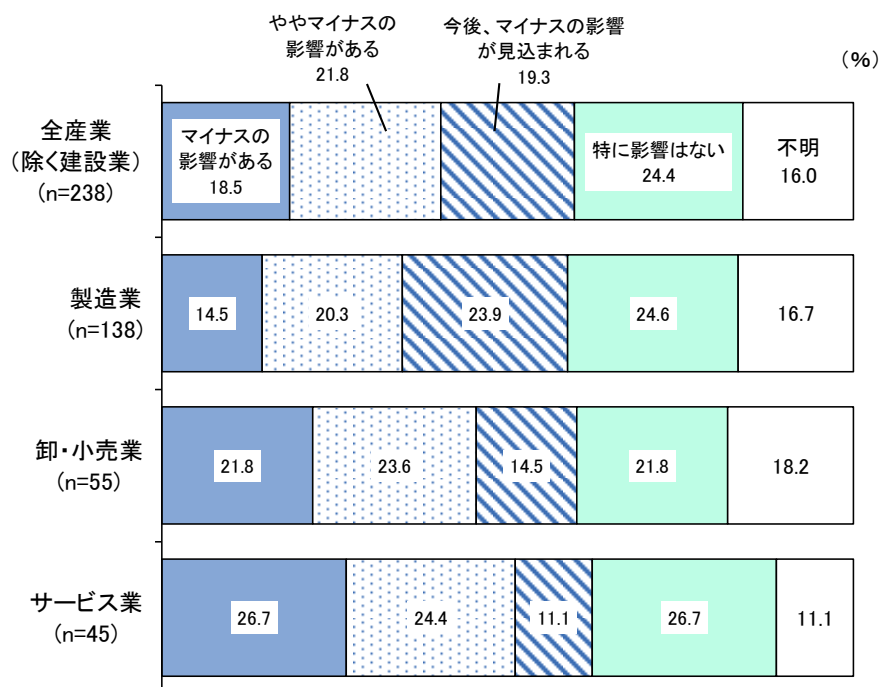
図表10 具体的なマイナスの影響（運輸業）



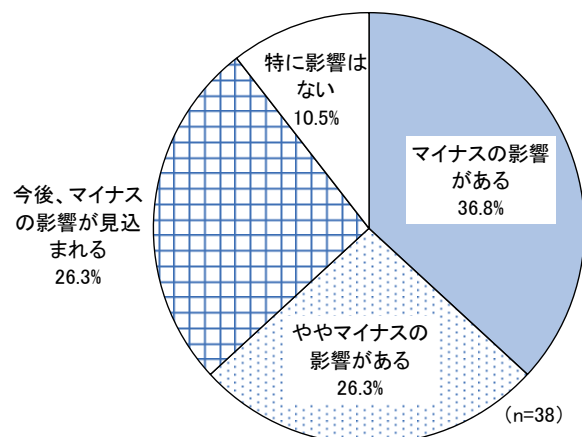
### (3) 建設業の残業規制でマイナスの影響がある企業割合は4割

- 2024年4月から適用された建設業における残業上限規制（以下、2024年問題という）による経営への影響については、全産業（除く建設業）で、「マイナスの影響がある」が18.5%、「ややマイナスの影響がある」が21.8%と、合わせて40.3%の企業がマイナスの影響があると回答した（図表11）。
- 業種別にみると、「マイナスの影響」（「マイナスの影響がある」＋「ややマイナスの影響がある」）の企業割合は、サービス業が51.1%と最も多く、次いで卸・小売業が45.4%などとなった。
- また、建設業では「マイナスの影響がある」が36.8%、「ややマイナスの影響がある」が26.3%と合わせて63.1%の企業がマイナスの影響があると回答した（図表12）。

図表11 自社の経営への影響（除く建設業）



図表12 自社の経営への影響（建設業）

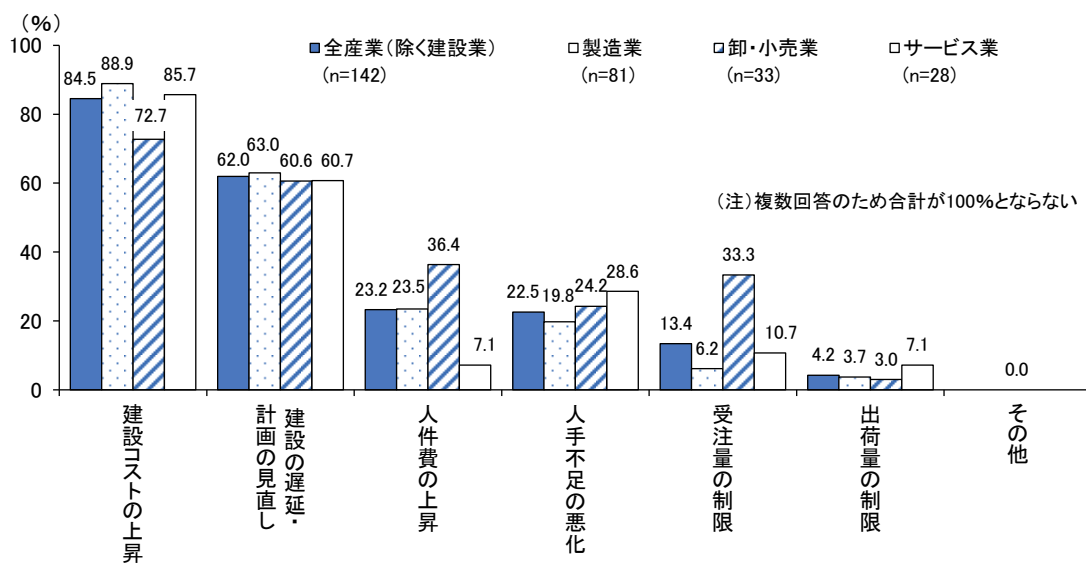




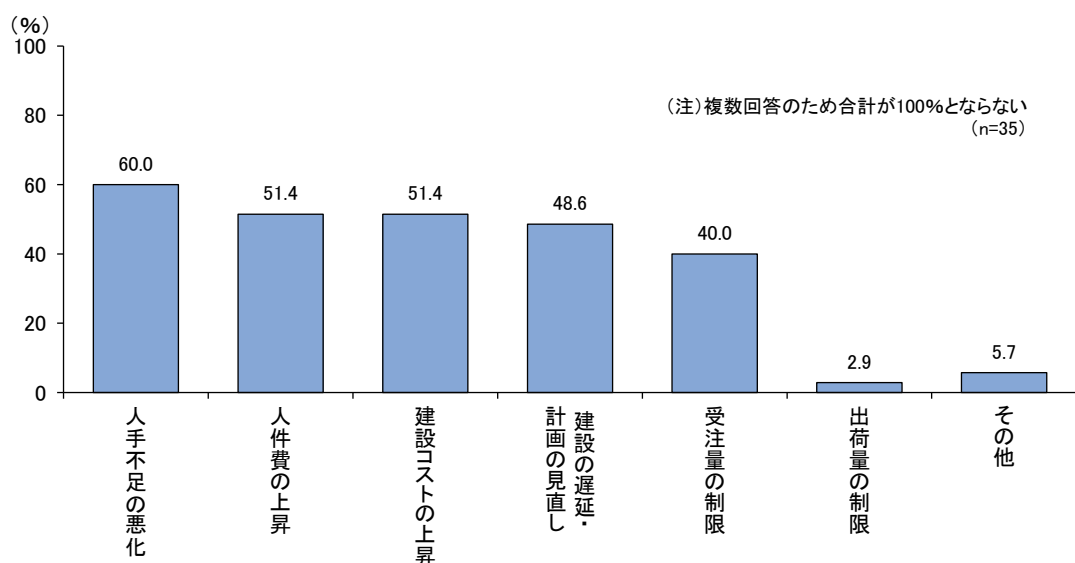
#### (4) 具体的なマイナスの影響は、建設コストの上昇が8割超

- 2024年問題による経営への影響について「マイナスの影響がある」、「ややマイナスの影響がある」「今後、マイナスの影響がある」と回答した企業の具体的なマイナスの影響をみると、全産業（除く建設業）で、「建設コストの上昇」が84.5%、「建設の遅延・計画の見直し」が62.0%などとなった（図表13）。
- 業種別にみると、全ての業種で「建設コストの上昇」が最も多くなった。
- また、建設業では「人手不足の悪化」が60.0%、次いで「人件費の上昇」、「建設コストの上昇」が51.4%となったほか、「受注量の制限」が40.0%などとなった（図表14）。

図表13 具体的なマイナスの影響（除く建設業）



図表14 具体的なマイナスの影響（建設業）

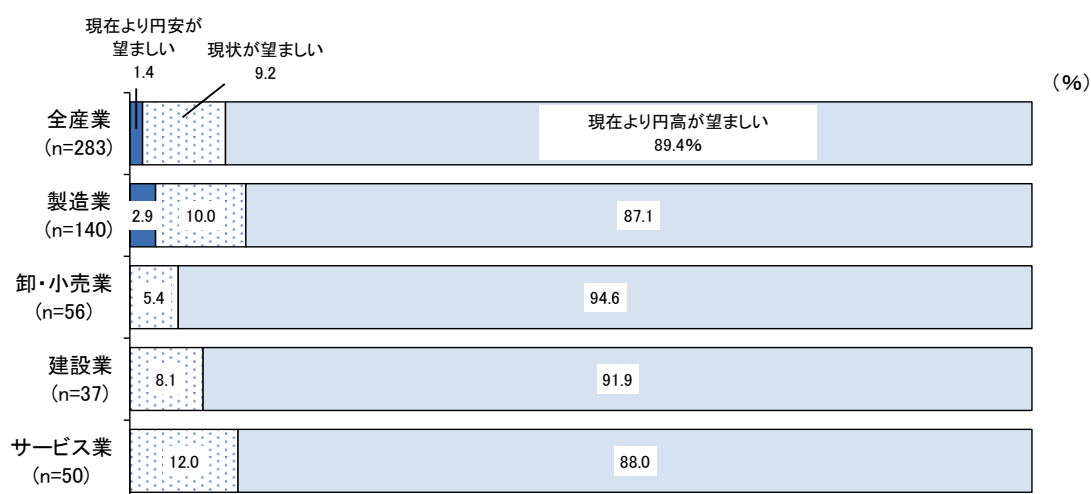


### 3. 為替動向について

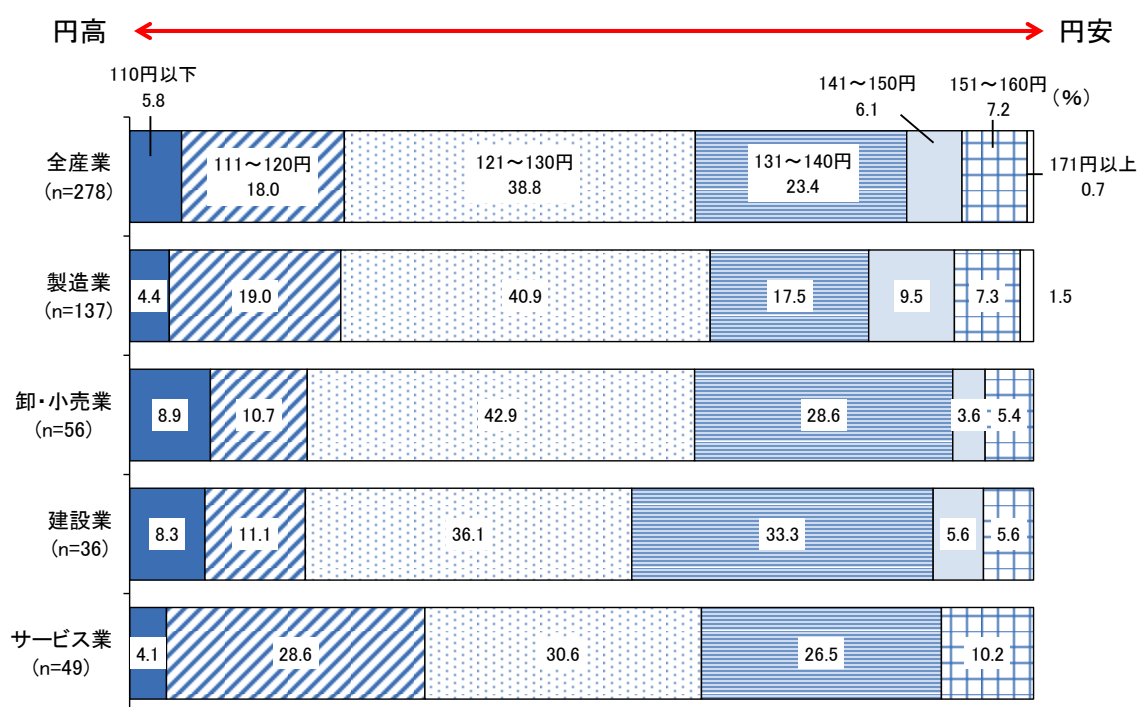
#### 現在より円高を望む企業割合は9割

- ・ 為替レートに対する考え方は、現在の為替レート（調査時点：1ドル約155円）より「円高が望ましい」の企業割合が全産業で89.4%となった（図表15）。
- ・ 業種別にみると、「現在より円高が望ましい」企業割合は、卸・小売業が94.6%と最も多くなった。
- ・ 望ましい為替水準をみると、全産業では「121～130円」が38.8%と最も多く、次いで「131～140円」が23.4%、「111～120円」が18.0%などと、111円から140円を望む企業割合が約8割となった（図表16）。

図表15 為替レートに対する考え



図表16 望ましい為替水準（円ドルレート）



### 【 調 査 の 概 要 】

- 実施時期 : 2024年6月中旬～7月中旬
- 実施方法 : 業況アンケート調査（2024年4～6月期）の付帯調査として実施（郵送方式）
- 対象企業 : 県内企業 623社
- 回答企業数 : 297社（回答率 47.7%）  
うち製造業 144社、非製造業 153社

※ グラフ等の回答割合については四捨五入して表記したため、合計が100にならないことがある。また、無回答がある場合は、各グラフの作成から除いている。

#### 照 会 先

一般財団法人 長野経済研究所  
調査部(担当：糸井、中村(亮))  
TEL : 026-224-0501



以上