|  |
| --- |
| 中小企業の動き（平成26年７～９月期／業種別景気動向調査） |

１．中小企業の景況

「第137回中小企業景況調査」（中小企業庁・独立行政法人中小企業基盤整備機構）によると、大阪府の業況判断ＤＩは、４～６月期の大幅な落ち込みから２期ぶりにマイナス幅が縮小した。全産業、製造業、非製造業とも、全国よりもマイナス幅が小さくなり、近畿全体とほぼ同水準となった。前期差は、業種によらずプラス７から８の水準で推移した。

上記の推移を受けて、今期の全国及び近畿の中小企業の業況は、「持ち直しの動きが見られるものの、一部業種には弱い動きを示したものもある」と判断されている。

大阪府の中小企業各業種の業況判断は、前期は大きく落ち込んだ業種が多かったが、今期は、近畿でみると、繊維工業、家具･装備品、電気･情報通信機械･電子部品、輸送用機械器具、飲食･宿泊業を除いて前期差はプラスになった。

経営上の問題点は、前期に続いて、需要の停滞、原材料価格や仕入単価の上昇などが、全業種に共通してみられた。

表１　7～9月期の中小企業の業況判断ＤＩ

|  |  |
| --- | --- |
|  | 業況判断ＤＩ（前期差） |
|  | 全国 | 近畿 | 大阪府 |
| 全産業 | ▲18.7(4.5) | ▲15.4(7.0) | ▲15.2(8.4) |
| 製造業 | ▲12.3(6.0) | ▲5.0(6.0) | ▲4.5(7.0) |
| 非製造業 | ▲20.6(4.1) | ▲19.3(6.9) | ▲19.7(8.4) |

出所： 中小企業庁・独立行政法人中小企業基盤整備機構。

(注)ＤＩは、「好転」企業割合から「悪化」企業割合を差し引いた値。

図　大阪府の中小企業の業況判断ＤＩの推移

製造業

非製造業

全産業

資料：近畿経済産業局調査課「第137回中小企業景況調査‐近畿版‐（平成26年7-9月期）」。

表２　近畿における経営上の問題点（問題点１位に挙げた企業割合）

|  |  |
| --- | --- |
|  | 上段：今期直面している経営上の問題点（１位～３位）／下段：（％） |
| 製造業 | 需要の停滞 | 原材料価格の上昇 | 製品ニーズの変化への対応 |
| 22.2 | 15.8 | 12.6 |
| 建設業 | 材料価格の上昇 | 官公需要の停滞 | 民間需要の停滞 |
| 16.6 | 14.9 | 13.6 |
| 卸売業 | 需要の停滞 | 仕入単価の上昇 | 販売単価の低下･上昇難 |
| 34.3 | 12.9 | 9.0 |
| 小売業 | 大型店･中型店の進出による競争激化 | 購買力の他地域への流出 | 需要の停滞 |
| 18.5 | 16.6 | 15.6 |
| サービス業 | 利用者ニーズの変化への対応 | 需要の停滞 | 材料等仕入単価の上昇 |
| 22.2 | 16.2 | 10.1 |

資料：上図に同じ。

２．業種別景気動向調査にみる26年７～９月期の中小企業の景況

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 線材二次製品（鉄線、針金、釘） | ソフトウェア業 | トラック運送業 | 旅行業 |
| 業種・業界の特徴 | 受注生産で商社経由販売が中心である。24年の算出事業所数及び出荷金額の対全国比は、事業所数で4割弱、出荷金額は製品によって3～7割程度である。全国的に集積度は高く、東大阪市枚岡地区、高井田地区に集中的に立地している。 | 25年の事業所数は3,073で東京都に次いで2位、従業者数は77,561人で全国2位の地位にある。大阪府の事業所数は、3年前と比較して倍増したが、1人当たり及び1事業所当たりの売上高や従業者数は全国平均を下回り、より小規模性が強くなった。 | 業界は、国内貨物輸送の輸送トン数の9割、輸送トンキロの5割を占め、市場規模は、物流市場全体の約6割を占め12兆円を超える。規制緩和が進み、参入は激化している。24年の事業所数は5,908、従業者数は118,410人で全国2位の地位にある。 | 業務範囲により第1種から第3種の旅行業と旅行業代理業に区分され、業者数の対全国比は6～9.6％を占め、東京都に次いで2位の地位にある。東京都に比べ、中小零細の旅行業代理業の集積が高い。近年、インターネット販売が進展している。 |
| 概況 | 24年、25年に増加した全国の生産高は、26年に入ってから減少基調で推移した。府内企業の動向は、消費税率引き上げや製品価格上昇前の駆け込み需要の反動減などがみられたが、製品によって幅がみられた。 | 受注は、全国的に10年以降、伸びは鈍化したものの増加傾向を持続してきた。その後、リーマンショック、東日本大震災によって業界全体が縮小したものの、25年以降は持ち直しの傾向がみられるようになった。 | 輸送トン数は、24年度から減少に転じたが、トンキロは、25年8月から翌3月まで消費増税に伴う駆け込み需要で増加した。4月以降は反動減で売上げは減少し、荷主の拠点の海外への移転の影響もみられる。 | 国内旅行は、景気回復への期待感から取扱高は24年度以降プラスで推移し、円安、LCC（格安航空会社）、ビザの規制緩和などに伴い、訪日外国人旅行の伸びが大きく寄与した。海外旅行はやや低調に推移した。 |
| 売上高、売上単価 | 3月は駆け込み需要で受注が30％伸びた企業もみられたが、4月以降反動減となり9月頃に改善の兆しがみられたものの、弱含みで推移した。 | リーマンショック以降、受注単価は低いまま推移し、売上げや収益につながりにくい企業が多い。 | 近年の売上高の推移は、取扱い荷物によって異なり、横ばい、漸減など様々である。駆け込み需要の反動減のほか、夏の天候不順も影響した。 | 商品価格の変化は小さいものの、ホテルのグレードアップ、オプショナルツアーの追加、食事の充実などにより、顧客単価が上昇している。 |
| 原材料・仕入価格 | 線材の価格は、25年秋に続き26年にも引き上げられ、電気料金のほか物流費も1～2割上昇した。受注単価への転嫁は困難で、収益は悪化した。 | － | 6～8月に軽油価格が大幅に上昇し、最近4～5年の燃料高騰の影響と相まって、特に、小規模企業では、価格転嫁が困難なため、収益は厳しい。 | 変化は小さいが、海外のホテルの仕入では、円安の影響を受けないよう6ヶ月前に現地通貨で為替予約を行うなどの対策を講じている。 |
| 設備投資 | 老朽化した伸線機の更新やエネルギー効率の良い熱処理炉への更新など、更新目的の設備投資が多かった。 | － | 需要の伸び悩みと資金調達難のため、環境規制や特殊貨物の対応車を除き、更新投資にとどまっている。 | 数種類の販売予約システムの更新を毎年行う企業もあるが、店舗数削減に伴う移転や改装が中心である。 |
| 雇用、賃金 | 雇用は、欠員補充程度にとどまる企業が多く、給与等は、基本給引き上げ、年末賞与引き上げ、引き上げなしなど、企業の対応は様々である。 | 人材の確保に苦慮する企業が多く、研修体系を整備し、人材の確保･定着を図るほか、技術営業を担える人材の育成に注力する企業がみられた。 | ドライバーの高齢化と不足、中型免許取得に伴う経験や年齢の要件による若手離れ、低い給与水準などにより、人材の確保が喫緊の課題である。 | 規模によって雇用の過不足感が異なり、定期採用を実施している大手に比べると中小企業では恒常的に人手が不足している。 |
| 資金繰り | － | 受託開発型はやや苦慮している。 | － | － |
| 消費税増税の影響、為替相場の影響など | 影響の有無は製品によって異なり、影響のあった企業は、4月以降は大幅な反動減となった。 | 円安傾向に伴う、開発の国内回帰の動きは限定的で、生産のグローバル化は避けられないとの認識である。 | 4月以降の駆け込み需要の反動減に加え、軽油価格の高騰と運賃値上げの困難さ等の課題がみられる。 | 町会･自治会、婦人会などの地域の団体などのニーズは変動が少なく、消費税増税の影響は限定的であった。 |
| 今後の見通し、その他 | 荷動きや市況改善の動きは芳しくなく、駆け込み需要の反動も続くと予測される。線材三次製品メーカーと製品開発に取り組む企業もある。 | 組込み機器の機能高度化、ソフトウェアや業務システムの開発･更新など、一定の需要がある一方、優秀な開発担当人材の確保が課題である。 | 需要動向は横ばいと考える企業が多く、さらに来年の増税を不安視する企業が多い。円安に伴う企業の国内回帰に期待する企業もある。 | インバウンドの増加が見込まれる一方、今後、消費税率の引き上げや円安の進行などによる、個人消費と内需への影響が懸念されている。 |