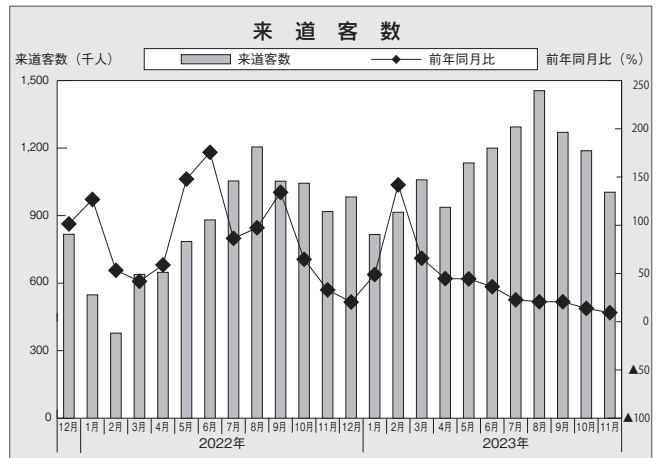
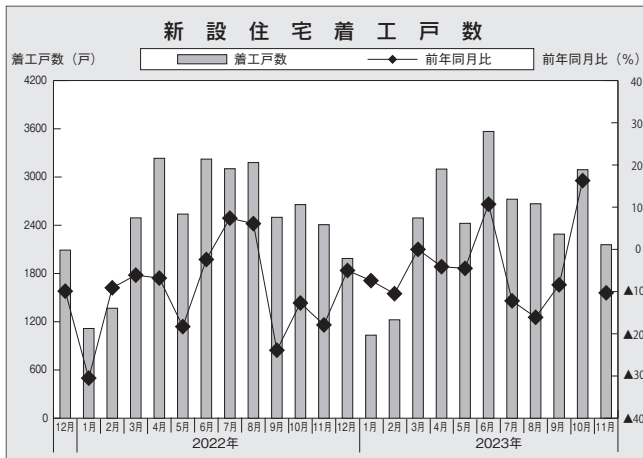
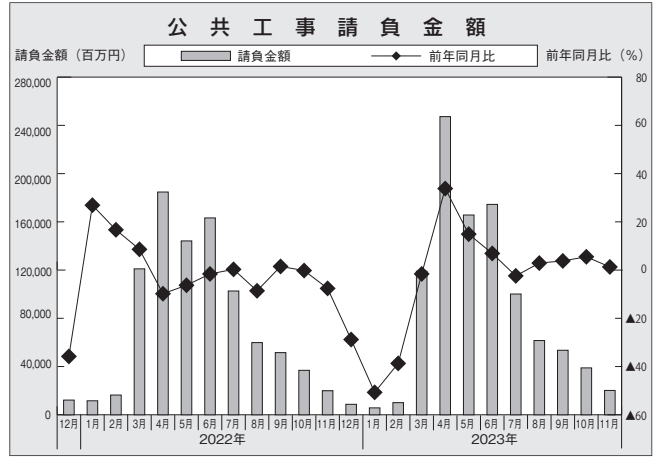
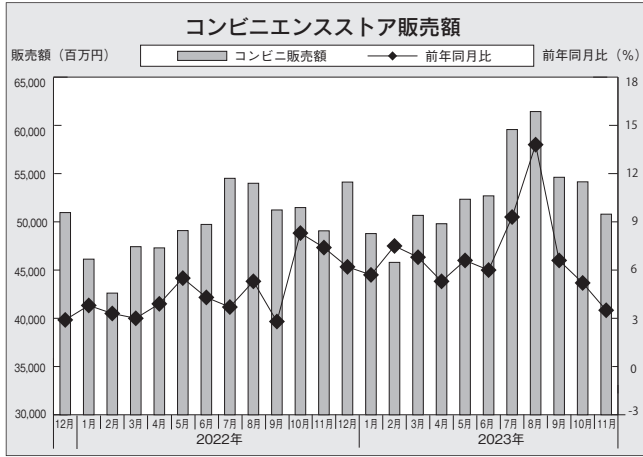


北海道の主要経済指標

出典：経済産業省 北海道経済産業局 管内経済概況 主要経済指標



北海道の主要経済指標		コンビニ販売額		公共工事請負額		新設住宅着工戸数		来道客数	
		販売額 (百万円)	前年同月比	請負額 (百万円)	前年同月比	着工戸数 (戸)	前年同月比	来道客数 (千人)	前年同月比
2021年	12月	50,960	2.9	12,185	▲ 35.8	2,091	▲ 9.9	817	101.4
2022年	1月	46,133	3.8	11,609	26.9	1,116	▲ 30.5	548	126.8
	2月	42,612	3.3	16,366	16.7	1,368	▲ 9.1	378	53.3
	3月	47,424	3.0	121,013	8.6	2,492	▲ 6.1	639	41.9
	4月	47,300	3.9	184,734	▲ 9.8	3,233	▲ 6.8	648	58.9
	5月	49,093	5.5	144,186	▲ 6.3	2,539	▲ 18.3	785	147.9
	6月	49,732	4.3	163,257	▲ 1.6	3,223	▲ 2.4	881	175.6
	7月	54,511	3.7	102,650	0.3	3,103	7.4	1,054	86.4
	8月	53,998	5.3	59,855	▲ 8.6	3,180	6.1	1,205	97.4
	9月	51,231	2.8	51,534	1.5	2,499	▲ 23.9	1,053	134.1
	10月	51,478	8.3	36,857	▲ 0.2	2,657	▲ 12.7	1,044	64.7
	11月	49,069	7.4	19,921	▲ 7.6	2,407	▲ 17.9	918	33.0
	12月	54,122	6.2	8,682	▲ 28.8	1,987	▲ 5.0	983	20.4
2023年	1月	48,782	5.7	5,726	▲ 50.7	1,033	▲ 7.4	816	48.9
	2月	45,798	7.5	10,031	▲ 38.7	1,224	▲ 10.5	915	141.9
	3月	50,671	6.8	119,060	▲ 1.6	2,491	0.0	1,059	65.8
	4月	49,802	5.3	247,252	33.8	3,099	▲ 4.1	937	44.7
	5月	52,342	6.6	165,658	14.9	2,424	▲ 4.5	1,134	44.4
	6月	52,694	6.0	174,462	6.9	3,567	10.7	1,200	36.3
	7月	59,567	9.3	100,138	▲ 2.4	2,724	▲ 12.2	1,294	22.7
	8月	61,432	13.8	61,565	2.9	2,667	▲ 16.1	1,455	20.7
	9月	54,619	6.6	53,509	3.8	2,290	▲ 8.4	1,270	20.7
	10月	54,148	5.2	38,890	5.5	3,091	16.3	1,188	13.8
	11月	50,795	3.5	20,175	1.3	2,158	▲ 10.3	1,004	9.4

今号の特集は、信金中央金庫 地域・中小企業研究所発行の産業企業情報 No.2023-18（2023.12.22発行）より、抜粋転載してご紹介いたします。

信金中央金庫 地域・中小企業研究所 研究員 湊谷 嶺 氏
主任研究員 鉢嶺 実 氏

1. 規制緩和以降のトラック運送業界の現状

わが国においてトラック運送業は、トンベースで国内貨物総輸送量の90%以上を輸送しているなど、重要な役割を担っている。輸送品目は、農水産品、食料工業品、日用品といった消費関連貨物をはじめ、木材、砂利・砂・石材、工業用非金属鉱物などの建設関連貨物、金属、機械、石油製品などの生産関連貨物と、非常に多岐に渡っている。ドア・ツー・ドアで輸送できる強みを活かし、一般消費者にとってはもちろん、事業活動を行う企業にとっても必要不可欠な存在となっている。

しかし、今日のトラック運送業界をとりまく事業環境は、非常に厳しいものとなっている。1990年に物流二法が施行され、参入規制等が大幅に緩和された結果、業界への新規参入が活発になり、事業者数が急増、今日に至るまで構造的に過当競争ともいえるような状況が続いている。同業他社よりも低い運賃での交渉をしなければ受注が難しく、業界全体で適正な金額を下回るとみられる受注が常態化しており、荷主との関係性においても、トラック運送業者は弱い立場に置かれる状況が続いている。近年では、原材料費やエネルギー価格の高騰に伴い、荷主に対して運賃の引上げ交渉を行わざるを得ないような状況となってきたが、デフレマインドに支配された“失われた30年”を通じて、安い運賃での受注が常態化していたことなどから、運賃を上げるのであれば他のトラック運送業者への切替を示唆されるなど、交渉が難航しがちな様子も散見される。荷主からの直接受注が難しい中小トラック運送業者は、大手運送会社の下請けとして仕事を行うことが必然的に多くなるが、3次、4次下請けとなればなるほど、運賃引上げ交渉は困難を極め、収益性の悪化に歯止めをかけられないのが実情となっている。

また、業界の特徴として、慢性的な人手不足といった問題を抱えているという点があげられる。例えば、長距離輸送を行う際は、長時間労働は避けられず、ドライバーへの負担が大きくなってしまふ。一方、先述したとおり、安い運賃を余儀なくされていることと連動し、ドライバーの賃金水準も、全業種と比較すると低位で推移しているのが実態となっている。その結果、ドライバーは慢性的な人手不足が常態化している。年間労働時間、年間賃金、有効求人倍率を全産業と比較すると、どの項目でもその差は如実であり、改善しなければならないことが多い業種であることがわかる。

こうしたなか、国土交通省は、2020年4月、トラックドライバーの労働条件の改善とドライバー不足の解消を図りながら、安定した輸送力を確保するため、トラック運送業者が法令を遵守して持続的に事業を行ううえで参考となる「標準的な運賃」の告示を行った。「標準的な運賃」は、法的な強制力があるわけではないため、荷主とトラック運送業者の力関係を背景に、十分な運賃引上げ効果を得るには至っていないとの指摘も根強い。しかし、目指すべき運賃水準を把握しておくことは今後ますます重要性を増していくものとみられる。2023年12月には、国土交通省の有識者会議にて「標準的な運賃」の平均8%の引上げが提言されており、運賃引上げ交渉を進めていくうえでの手がかりのひとつとして、今後は一層の有効活用が期待されよう。

ちなみに、昨今は原材料費、エネルギー価格の高騰や、従業員の待遇改善（賃上げ）を念頭に、あらゆる業種・業界で価格転嫁の必要性が高まっている。しかし、トラック運送業においては、コスト増に対する価格転嫁率が全業種の中で最も低い状態となっている。これまでも「下請けGメン」や公正取引委員会により、取引適正化に向けた指導は行われてきたが、これに加え、2023年7月には国土交通省によって、適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化するため、トラック運送業界に特化した「トラックGメン」も創設された。「トラックGメン」では、全国のトラック運送業者への聞き取りや訪問などから得られた情報をもとに、価格転嫁の状況のみならず、悪質な違反原因行為を行う荷主・元請事業者に対し、改善へ向けての働きかけや要請、勧告・公表などの対応を進めていく。トラック運送業者から寄せられた違反原因行為の報告の中で最も多いのは、「長時間の荷待ち」（38%）で、次いで「料金の不当な据え置き」（22%）、「契約のない付帯業務」（20%）などとなっている。発足後、着実に相談件数は増加しており、今後の運賃引上げ交渉に効果を発揮

していくことが期待されている。

2. 「2024年問題」が与える影響と荷主との関係性

(1) 「2024年問題」の概要

2024年4月には働き方改革関連法の猶予期間が終了し、その適用除外の扱いとなっていたトラック運送業者にも罰則付きで残業時間の上限規制等がかけられる。このことに伴う輸送能力の低下、およびドライバーの給与減少とそれに伴うドライバー不足の深刻化等の一連の問題は「物流の2024年問題」、あるいは単に「2024年問題」とも呼ばれている。この問題に対し、具体的な対策を行わなかった場合、2024年度には輸送能力が約14%不足、さらに、その後も対策をし続けなかった場合、2030年度には輸送能力が約34%不足するとの試算結果も示されており、対応が急務となっている。こうしたなかで、政府は2023年10月、「2024年問題」への対策として、①物流の効率化、②荷主・消費者の行動変容、③商慣行の見直し、を3本柱とした「物流革新緊急パッケージ」を公表した。「物流革新緊急パッケージ」は、国土交通省や厚生労働省といった1省庁からの発信ではなく、内閣官房の下で省庁横断的に発信されているところや、トラック運送業界のみならず、荷主や一般消費者へも働きかけを行っているところに大きな特徴があり、政策サイドの危機感の大きさを反映したものとなっている。

この「2024年問題」への対応として、大手トラック運送業者では、新たな物流拠点の設置、荷主との戦略的な連携によるモーダルシフト（海運や鉄道）の活用、自社の物流網を活かした中継輸送の推進、大手業者同士の連携など、物流の効率化や労働時間の短縮に向け、着実に成果をあげている。そのうえで、ドライバーの賃金引上げなど、従業員の待遇改善も着実に進んでいるように思われる。一方で、中小トラック運送業者においては、規模が小さければ小さいほど、上記のような取組みは難しいのが実態だ。大局的な観点から打ち出されている「物流革新緊急パッケージ」を踏まえながら、中小トラック運送業者がまず取組むべきことは、荷主や元請業者との関係性の是正、およびそれに伴う適正運賃収受の交渉に集約されてくるものと思われる。

(2) 荷主や元請業者の意識改革や行動変容も不可欠

荷主や元請業者との関係性において、中小トラック運送業者が弱い立場にあることはすでに述べてきたとおりであるが、この関係性こそが、トラック運送業の問題の根底にあると考えられる。適正運賃への引上げには、荷主や元請業者の理解と協力が必要不可欠である。しかし、現在は荷主や元請業者の立場が強いため、引上げ交渉を行った結果、受注を切られてしまったというケースも少なくないといわれている。このため、中小トラック運送業者では、運賃引上げ交渉すら行えないという声もまだまだ根強い。荷主や元請業者からすれば、運賃の引上げはコスト増加につながるため、少しでも安く対応してくれる中小トラック運送業者がいれば、その業者に依頼するといった判断は合理的である。しかし、2024年4月以降、目先の運賃だけに基づく判断は改めなければならない恐れがあるとみられる。

すなわち、荷主サイドとしての「2024年問題」への対応を誤ると、自社の商品が指定した日時に届かなくなるなど、企業活動そのものが滞る可能性が高まっている。こうした事態を回避するため、荷主サイドでは、確実に輸送してもらえるトラック運送業者を囲い込む動きも一部にみられるが、その際に最も効果を発揮するのは、運賃の引上げ容認であるとみられる。運賃の引上げを容認すれば、中小トラック運送業者においてはドライバーの確保が容易化し、結果として自社の物流円滑化に寄与することが期待できよう。荷主サイドは、自社商品を安定的に供給し続けていくためにも、「2024年問題」へ率先して対応していくべき立場にあるという認識を持つことが重要である。荷主サイドが、中小トラック運送業者を“輸送コスト”と捉えるのではなく、自社が営業活動を行っていくうえでの戦略的なビジネスパートナーと捉えるなど、荷主サイドと中小トラック運送業者の関係性のあり方は、新たな局面を迎えているといえそうだ。

「2024年問題」は、残業規制の強化によって輸送能力の限界を露呈するなど、極めて対応困難な問題ではあるが、一方で「標準的な運賃」や「物流革新緊急パッケージ」が発信されるなど、トラック運送業者における運賃の引上げ交渉には“追い風”が吹いていると捉えることもできよう。「2024年問題」を機に、一般消費者も含めた荷主サイドでも、当たり前のように利用しているトラック運送業者の現状を理解し、今までの商慣習を見直したうえで、トラック運送業者に対する意識の改革や行動の変容に努めていく必要があるようだ。

以上

本レポートは発表時点における情報提供を目的としており、文章中の意見に関する部分は執筆者個人の見解となります。したがって、投資・施策実施等についてはご自身の判断をお願いします。また、レポート掲載資料は信頼できると考える各種データに基づき作成していますが、当研究所が正確性および完全性を保証するものではありません。

なお、記述されている予測または執筆者の見解は予告なしに変更することがありますのでご注意ください。

お取引先企業のご紹介コーナー

当金庫のお取引先企業様を紹介する「誌上ビジネスマッチング」のコーナーです。
是非、皆様の**販路拡大**や**ビジネスのご連携**にお役立て下さい。
お問合せは、当金庫または直接下記掲載企業様へご連絡下さい。

いろどり整骨院

〒053-0855

苫小牧市見山町3丁目4番22号

「骨からつくるきれいな身体」をコンセプトに、地元苫小牧にて開院致しました。

当院の特徴は、①国家資格者（柔道整復師）によるオーダーメイド施術。

②女性スタッフ在籍で整骨院が初めての方も安心。

③平日は20時まで受付しているので、仕事や部活で遅くなってしまう方も通いやすい。

④交通事故施術に自信のある整骨院。

⑤青葉駅から車で3分、駐車場完備で通いやすい。

⑥豊富な設備を取り揃えております。

地元苫小牧の皆様にも愛され、気兼ねなく安心して来院頂ける整骨院を目指しております。



【施術メニュー】

カイロプラクティック・各種治療機器・産後骨盤矯正・骨盤矯正 etc

【症状別メニュー】

自律神経失調症・胸郭出口症候群・肋間神経痛・脊柱管狭窄症・猫背・偏頭痛・ストレートネック・ぎっくり腰・坐骨神経痛・腰痛・頭痛・寝違え・背中のはりや痛み・肩こり・ゴルフの痛み etc

【連絡先】 TEL：0144-73-3639 FAX：

院長：杉立 一貴 様

HP：<https://tomakomai-irodori.com>

株式会社 白石ゴム製作所

〒003-0834

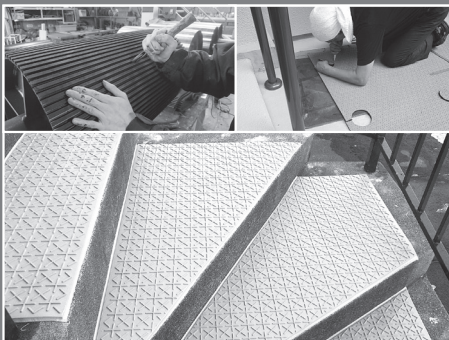
札幌市白石区北郷4条4丁目20番17号

ゴムは、保護材や滑り止め、パッキン等の隙間埋め材としてあらゆる場面で使用されており、弊社では小ロットからの製作が可能です。

また、加工・販売だけではなくコンベヤベルトのエンドレスやプーリー・ホッパーのライニング等、現地での施工も行います。他にもローラー等の付随する部品も取り扱っていますのでご相談下さい。

様々な開発業務も行い「北海道ならではのモノづくり」を行っております。「こんなものを作りたい、どこに頼んだら良いのか？」等のお困りごともお気軽にご相談下さい。

踏むだけで氷の割れるノンスリップマット 好評販売中!



<事業内容>

ゴム製品の製造・加工・販売、ベルトエンドレス、ライニング等の現地工事一式、新製品開発の試作開発業務

【連絡先】 TEL：011-872-3771 FAX：011-875-6343

E-mail：info@rubber.co.jp

代表：千葉 武雄 様

HP：<http://www.rubber.co.jp>

※データセンター建設正式表明 総事業費650億円超 26年度稼働 苫東地域に進出 AI関連に活用

経済産業省は7日、通信大手ソフトバンク（東京）が苫小牧市に建設予定のデータセンター（DC）に対し、2026年度まで最大300億円を補助すると発表した。同社は同日、都市部に立地が集中するDCの地方分散を進め、次世代社会インフラ構想の要とする「Core Brain（コアブレイン）」を構築すると発表。苫小牧でこれまでDC誘致を推進してきた官民関係者は、国内最大級の大型DCの正式発表に「地域経済の活性化につながる」などと期待の声を上げた。

ソフトバンクは子会社のデジタルインフラ専門IDCフロンティア（東京）とともに、苫小牧東部産業地域（苫東地域）の臨空柏原地区で、26年度にDCを稼働する予定。総事業費は650億円超を見込む。ソフトバンクは国内13カ所でDCを展開。国内DCの約8割が東京や大阪など都市部に集中する中、両社はデータの処理や電力の消費を全国に分散する「Core Brain」として構築するという。

まずは5万^{キロワット}規模のDC開業を目指し、自社の生成AI（人工知能）開発に必要なサーバーなどを設置する方針。将来的に国内最大規模となる敷地面積70^{ヘクタール}、受電容量30万^{キロワット}超の拡張を見込む。

高いデータ処理能力がある大規模な計算基盤環境を新たに構築し、生成AIの開発やAI関連事業に活用する他、大学や研究機関、企業など産学官に幅広く提供するという。

DCで使う電力は、同社子会社の小売電気業SBパワー（東京）と、北海道電力（札幌市）の供給を受ける考え。道内の再生可能エネルギーのみを使用する地産地消型「グリーンDC」として運用している。 - 後略 -

(11月8日苫小牧民報社より - 以下同じ)

※ヤマト貨物機お披露目 来春成田便で運航 2024年問題に対応 新千歳に初飛来

ヤマトホールディングスと日本航空（JAL）が来年4月11日から全国で運航を始める、ヤマトグループの貨物専用機「フレイター」の初号機が8日、新千歳空港に初めて飛来した。訓練や機材整備などの慣熟飛行・ブルーピングフライトの一環で来道し、関係者向けのお披露目会も開催。新たな輸送手段でサービスの維持・向上、本道経済の活性化につなげる姿勢をアピールした。

ヤマトグループは、時間外労働の上限規制が適用される物流業の「2024年問題」に合わせ、長距離輸送の新たな手段としてフレイターを導入。自然災害の発生なども見据え、安定的な輸送力確保やサービスの維持・向上につなげる。小型機エアバスA321-200P2F型機3機のリース導入で、機体は旅客機から貨物専用機に改修した。

客室の座席を撤去したり、窓をふさいだりしてメインの貨物室に衣替えし、従来の床下貨物室と合わせて上部、下部に計24コンテナを搭載できる。最大積載量は28^トで、10^トトラック5~6台分に相当。企業向けの貨物や同社宅配サービス宅急便などで活用する。

初号機は11月22日から成田、関西、北九州間で習熟飛行しており、残る2機はシンガポールで改修中。JALグループのスプリング・ジャパンが運行を担う。来年4月11日の商業運航開始時には3機体制で、国内4路線に1日9便を運航し、うち新千歳発着は成田線で同4便を予定している。2024年夏には国内1日13便に拡大し、新千歳-羽田線でも深夜運航を始める想定。24年中にも同21便に増やす方針だ。 - 後略 -

(12月9日)

※アイヌ政策に58億1700万円 24年度政府予算案

2024年度政府予算案のアイヌ政策関係予算は、今年度当初比1700万円増の58億1700万円となること27日までに分かった。白老町の民族共生象徴空間（ウポポイ）関連は同比2000万円増の31億3400万円、市町村の事業を支援するアイヌ政策推進交付金は今年度当初と同額の20億円。来年の通常国会で審議される。内閣府、国土交通省、文部科学省など各省のアイヌ関連事業の総額。ウポポイでは国立アイヌ民族博物館、国立民族共生公園、慰霊施設の管理運営費に31億2800万円、アイヌ民族の遺骨返還に向けた手続きの支援事業に600万円を計上した。

アイヌ政策推進交付金は、アイヌ施策推進地域計画を策定した市町村の申請に基づき費用を支援する制度。アイヌ民族の生活向上事業に3億3600万円を盛り込んだ。内訳は、高校・大学生への奨学金補助に5100万円、就職相談や生活館運営補助に9100万円、農林漁業振興に1億8100万円など。

そのほか、アイヌ民族への偏見や差別を解消する人権啓発事業に500万円なども盛り込んだ。

(12月29日)

とましん結婚相談所「LLB会」

とましん結婚相談所「LLB会」事務局

苫小牧市表町3丁目1番6号

苫小牧信用金庫本店7階

電話 0144-56-5026

【平日 9:00~17:30】

お気軽に、お問い合わせください！



■活動実績

(令和5年12月31日現在)

入会者数	男性	379名
	女性	387名
	合計	766名

お見合回数 870回

結婚又は婚約中 69組

子供の誕生 21名

■会員資格

1. 苫小牧信用金庫の営業地域にお住まいの方
 2. 法的にも実生活上においても独身の方
 3. 結婚したいという明確な意思のある方
 4. 反社会的勢力でないこと
- ※ 会員の有効期間は入会日より3年間です
(希望により延長も可能です)

■入会にあたりご提出いただくもの

1. 申込書類
(当会所定の入会申込書、プロフィール、誓約書)
2. 戸籍謄本または独身証明書
3. 最終学歴の卒業証書(任意)
4. 収入証明書(源泉徴収票など)
5. 申込書貼付用顔写真1枚(縦横5cm程度)
6. お相手へのご紹介用写真2カット
(L判サイズ、1枚は全身が写っているもの)
7. 入会預り金 10,000円
(退会時には全額返却いたします)

■LLB会のシステム

1. 申込書に記載された「お相手の希望」に沿った方の「プロフィール及び写真」を見ていただけます。
2. お会いしてみたい方がいた場合、事務局よりお相手の方に連絡し了解がとれれば、お見合いをしていただけます。(お見合い会場は苫小牧信用金庫本店内)
3. お見合い後に、交際希望の有無を確認させていただきます。
4. 双方が交際を希望した場合、3か月の交際期間を設けます。交際期間の中で「結婚を前提に交際を継続」または「交際を辞退」の結論を出していただけます。

とましん景況レポート No.157

令和6年2月発行

発行/苫小牧信用金庫 編集/業務企画部

〒053-8654 苫小牧市表町3丁目1番6号

TEL(0144)31-2145 FAX(0144)31-2341

※本レポートは調査時点における情報提供を目的としています。
したがって投資等についてはご自身の判断によってください。
また、本レポート掲載資料は、当金庫が信頼できると考える各種データに基づき作成していますが、当金庫が正確性および完全性を保証するものではありません。