

原油高・物価高等に関する
影響調査（結果）

2023年10月

岐阜市

令和5年9月中旬、各業界団体における事業活動等の現状と今後の見込みについて把握するため、原油高・物価高等に関する影響について調査を実施。

以下、調査団体一覧と調査結果を取りまとめた資料になります。

調査団体一覧

No.	分野	団体名	回答数	
1	全般	岐阜商工会議所	1	3
2		柳津町商工会	1	
3		一般社団法人 岐阜青年会議所	1	
4	卸・小売業	岐阜市商店街振興組合連合会	1	3
5		岐阜柳ヶ瀬商店街振興組合連合会	1	
6		一般社団法人 岐阜ファッション産業連合会	1	
7	製造業	協同組合 岐阜市土産品協会	1	3
8		一般社団法人 岐阜和傘協会	1	
9		岐阜提灯協同組合	1	
10	観光業	岐阜長良川温泉旅館協同組合	1	3
11		一般社団法人 岐阜ホテル会	1	
12		公益財団法人 岐阜観光コンベンション協会	1	
13	土木業	一般社団法人 岐阜土木工業会	1	1
14	建築業	岐阜市建築技術協会	1	1
15	農林業	ぎふ農業協同組合	1	1
16	金融機関	一般社団法人 岐阜銀行協会	1	2
17		岐阜市信用保証協会	1	
18	交通	岐阜県タクシー協会岐阜支部	1	3
19		公益社団法人 岐阜県バス協会	1	
20		岐阜県トラック協会岐阜支部	1	
21	飲食業	岐阜菓子工業会	1	2
22		岐阜県飲食生活衛生同業組合	1	
23	流通	岐阜市中央卸売市場	1	2
24		株式会社岐阜県畜産公社	1	
合計				24

1. 原油高・物価高等の影響について

1. 事業活動への影響について

- (1) 今年「5月から8月」頃に比べて、**現在の状況（アンケート回答時点）**はどの様な状況ですか。該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① さらに深刻な状況になっている	3	13.0 →
② これまでと同じくらい深刻な状況が続いている	13	56.5 ↓
③ 一部では回復している	4	17.4 ↗
④ 影響が少ない状況が続いている	2	8.7 ↗
⑤ 事業活動にはほとんど影響がない	1	4.4 ↗
⑥ その他	0	0.0 ↓

※矢印（→、↓、↗）は前回調査（2023.5）と比較した表示

（全般）

- ・コロナ前と比較して、小売（一部大型店除外）・飲食店をはじめ繊維、建設でやや厳しい状況が続いており、木工業についても依然として厳しい状況が続いている。今後を注視。

（卸・小売業）

- ・コロナ後、マスクもはずれ、外出しやすい雰囲気になった。
- ・状況としては、飲食では改善も見られるが、物販は大変厳しい。

- (2) 現在の状況と比べて、**今年の「10月から12月」頃**は、どの様な状況となっていますか。該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① さらに深刻な状況になっている	5	21.7 ↗
② これまでと同じくらい深刻な状況が続いている	11	47.8 ↓
③ 一部では回復している	4	17.4 ↗
④ 影響が少ない状況が続いている	2	8.7 ↗
⑤ 事業活動にはほとんど影響がない	1	4.4 ↗
⑥ その他	0	0.0 ↓

（全般）

- ・全産業につき、厳しい状況が続き、資金繰りの悪化を懸念。各家庭の支出控えも懸念される。

（卸・小売業）

- ・これだけ値上げが続いているため、購買力が落ちるのではと懸念。
- ・一方でネット通販は好調であり、店のあり方が変わってくるのではと思われる。

- (3) 原油高・物価高等に伴う影響の内容は何ですか。該当する番号に○をつけて下さい。
(上位3位まで選択)

設問内容	回答数	比率 (%)
① 仕入れコストの上昇	22	33.8
② 電気・ガス等エネルギーコストの上昇	19	29.2
③ 販売価格の上昇	4	6.2
④ 消費意欲の低下(売上減少)	4	6.2
⑤ 物流コストの上昇	8	12.3
⑥ 取引先からの価格見直し	5	7.7
⑦ 部品や建材等の調達難	2	3.1
⑧ 資金繰りの悪化	1	1.5
⑨ 取引先の変更	0	0.0
⑩ その他	0	0.0

(卸・小売業)

- ・仕入に加え、電気・ガス等のコストが上がっても、価格転嫁できない。

- (4) 原油高・物価高等の影響を商品、サービス価格に転嫁できていますか。
該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① 転嫁している	1	4.3
② ある程度転嫁している	11	47.8
③ 今後予定している	2	8.7
④ 転嫁の予定はない	3	13.0
⑤ 転嫁できていない	6	26.2

- (5) (4)で④⑤と答えた方にお尋ねします。
転嫁の予定はない、転嫁できていない理由は何ですか。

(全般)

- ・値上げをすることによる消費者離れを懸念。
- ・自店で価格決定をすることが困難な下請け・卸・製造業は、取引先の意向が強い。

(卸・小売業)

- ・仕入分の値上がり分は、やむなく転嫁している。
- ・来店客が減少していることを考慮すると、電気やガス、物流コストまでは、値上げできない

(製造業)

- ・ 価格は売る側が決定するというものの、売れ残った場合の損失を考慮すると、転嫁したくてもできない。
- ・ 法人との取引が中心のため、取引の見直しで対応。(対個人の取引が少ない。)

(観光業)

- ・ 宿泊料金変更は、稼働に影響するため困難。
- ・ 団体全体では原油高・物価高等の影響はあるものの、サービス価格に関する収益事業としては、商品の仕入コストに影響がないため。

(金融機関)

- ・ 原油、物価のみならず総コストを考慮。

(交通)

- ・ 業界の多重構造により、価格転嫁や値上げには大きなリスクがある。行政主導による輸送価格の標準化政策を望む声がある。直ちに、値上げを実行できない背景として、
 - ①同業他社との競合、顧客との関係維持のため、値上げに踏み切れない。
 - ②業界内に慣習や規範等がある。小規模企業は、先行する大手企業や業界団体の動向に影響される場合が考えられる。

(流通)

- ・ 同業他社の存在、またその価格競争の都合上転嫁が困難。
- ・ せり販売が主であるため。

(6) 原油高・物価高等の影響に対し、行っている対策は何ですか。

該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

設問内容	回答数	比率 (%)
① 販売価格への転嫁	15	17.4
② 諸経費の削減	19	22.1
③ 取引先との価格交渉	9	10.5
④ 仕入れ・調達先の見直し	5	5.8
⑤ 省エネ対策 (節電、エコドライブ等)	9	10.5
⑥ 商品構成の見直し	5	5.8
⑦ 業務効率化	13	15.1
⑧ 資金の確保	1	1.2
⑨ 人件費の削減	3	3.5
⑩ 省エネ設備の入れ替え、導入	2	2.3
⑪ 営業・販売等の縮小	1	1.2
⑫ 生産・販売拠点の見直し	2	2.3
⑬ その他	2	2.3

(交通)

- ・燃料高騰により、マイカー旅行が減少傾向となった場合に、貸切バス（企画団体旅行）の利用拡大に繋げたい。
- ・同業他社間で、同ルートやエリアへの荷物を共同で輸送することにより、トラックの空送や重複を削減し、輸送の効率化に向けた取組が増加。
- ・配達頻度の集約、配達時間の指定緩和等、多頻度小ロット輸送から集約化への取組みが盛んになってきている。

(7) その他に事業活動面への影響について、貴団体で把握している事があれば具体的に記入してください。

(全般)

- ・観光宿泊業で、宿泊客はコロナ前の7～8割まで回復。ただし、利益率の高い宴会や団体客はまだ戻ってきていない。
- ・小売、飲食に関し、コロナからの落ち着きを取戻したとはいえ、仕入価格の値上げで収益が悪化。経営が厳しい上に、高齢化による後継者難により、廃業を検討している店舗が増加傾向。全業種について、内容が縮小方向に向かっている。

(卸・小売業)

- ・高齢化に加えて、若年層が少ないため、活動ができない。各店舗の現状は、必要最小限の人数であり、活動に参加する余裕がない。
- ・飲食関係においては、仕入れと光熱費の上昇が激しく、価格転嫁にも上限がある。

(農林業)

- ・ガソリン代等の間接費用の増大、購買事業における一部商品価格に影響がでている。

(金融機関)

- ・経営上の課題として、製造業、卸売業・小売業・サービス業、建設業がそれぞれ、「原材料価格の上昇」、「仕入単価の上昇」、「材料価格の上昇」を挙げており、どの業種においても、物価高の影響を強く受けている状況。
- ・コロナ禍後、経済活動の本格的再開及び人流の回復等を背景に、景況感が上向いてきている。その一方、価格転嫁が困難な中小企業者の中には、収益改善に時間を要する先がある。

(交通)

- ・コロナ禍により、タクシー乗務員不足が顕著かつ深刻。
- ・県下全体の乗務員の充足率は 2019 年比で、75.9%（全国平均 79.9%）まで落込み、不足解消の目途は不明。
- ・原油価格高騰による LP ガス単価高止まり状況については、国交省による燃料価格緩和対策でしのいでいるものの、昨今の価格高騰には追いついていない。
- ・諸物価高騰は、タイヤや営業車両等のタクシーの根幹部分の製品価格に直接影響している。
- ・DX 化による運賃のキャッシュレス決済についても、決済手数料の負担が利益剥落につながっている。
- ・企業規模の大小を問わず、原油高・物価高の運送事業者への影響は極めて大きい。2024 年問題も控えており、廃業や事業縮小等の結果、輸送需要と供給のバランスが維持できなくなると懸念。

2. 雇用面における影響について

(1) 従業員の雇用について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

設問内容	回答数	比率 (%)
① 正規従業員の雇用を守っている	20	60.6 ↗
② 正規従業員の解雇を行った事業所がある	1	3.0 ↗
③ 今後、正規従業員の解雇を検討している事業所がある	1	3.0 ↓
④ 非常勤従業員の雇用を守っている	8	24.3 ↓
⑤ 非常勤従業員の解雇を行った事業所がある	1	3.0 →
⑥ 今後、非常勤従業員の解雇を検討している事業所がある	2	6.1 →

(2) 雇用人員の過不足状況について、どの様になっていますか。

該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① 大いに不足している	8	34.8
② やや不足している	9	39.1
③ 適当である	4	17.4
④ やや過剰である	2	8.7
⑤ 大いに過剰である	0	0.0

(3) 従業員の採用について、必要な人員を確保するのに困難を感じていますか。

該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① 非常に困難を感じている	9	39.1
② 多少は感じている	9	39.1
③ あまり困難は感じていない	5	21.8
④ 困難は感じていない	0	0.0

(4) (3)で①②と答えた方にお尋ねします。必要な人員の確保に困難を感じている理由は何ですか。該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① 業況が悪いため、採用したくても採用できない	1	5.3
② 募集しても必要な人材・職種が集まらない	16	84.1
③ 内定辞退者が多い	0	0.0
④ 求人活動のために必要な時間や資金に制約がある	1	5.3
⑤ 求人情報の発信手法・採用のノウハウが不足している	0	0.0
⑥ その他	1	5.3

(製造業)

- ・現状、人員は足りているが、次世代に必要な人材を育てる資金の余裕がない。

(交通)

- ・原油高・物価高は、物流事業者にとって、コスト増や収益減につながる。物流業界の待遇の低下や雇用の不安定を考慮することで、業界からの転職を検討若しくは業界への就職を躊躇する傾向がある。こうした事情により、従業員（ドライバーや作業員）の雇用が困難である状況が続いている。

(5) 人手不足が企業経営に影響を及ぼしていますか。該当番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① 大きな影響を及ぼしている	7	30.4
② ある程度の影響を及ぼしている	7	30.4
③ 現在のところ影響はないが、今後影響が生じることが懸念される	9	39.2
④ 現在も今後も影響が生じるとは懸念されない	0	0.0

(6) その他に、従業員の雇用や採用について、貴団体で把握している事があれば具体的に記入してください。

(全般)

- ・縫製業の研修生及び実習生の外国人労働者について、以前は中国人であったが、ベトナム人に切り替わっている。
- ・観光宿泊業について、需要は回復傾向にあるが、人手不足による顧客の取りこぼしがある。(夕食の提供困難により、1泊2食のサービスが打ち出せない。)
- ・円安によるコスト増、売上・受注減により、小規模事業者では廃業も若干見られる。人員の削減を検討している事業所もあり、今後の雇用・採用問題について懸念している。パートの採用についても、今後厳しい状況が見込まれる。

(卸・小売業)

- ・人手不足ゆえに、休業せざるを得ない事業所もある。

(建築業)

- ・建設業界においては、時間外労働に対する上限規制が、2024年4月から厳格化される(2024年問題)ため、対応に苦慮している。

当業界では、就業者の減少や高齢化が進んでいる。時間外労働への規制が厳格化された場合、1人当たりが可能となる仕事量が減少するため、人手不足にさらに拍車がかかる。体力の乏しい企業は、給料アップやIT化の強化ができず、特に厳しい状況となる。

(金融機関)

- ・この1年間では、正社員やパート・臨時雇用の雇用者数は上昇しているが、依然として人手不足感が強い状況は続いている

(交通)

- ・県下では、大半の企業が、岐阜県及び隣接権をターゲットとして求人活動を展開しているものの、他業種との競争力が乏しい。
- ・Uターン又はIターン採用に取り組みたいものの、各企業単位や協会全体としてもノウハウや資金に乏しい。
- ・人材紹介会社への登録も各企業で行っているが、成功した場合の報酬額の負担が大きく、早期離職者も相対的に多い。
- ・事業者間で「ドライバーの引き抜き」が行われているとの声が寄せられている。
- ・2024問題と併せて、人件費の上昇や労働環境の改善などの課題がある。
これにより、従業員の所得確保や人材確保のための資金が必要となり、経営負担が増加。

3. 資金繰りの状況について

(1) 資金繰りの状況について、該当する番号に○をつけてください。(複数回答可)

設問内容	回答数	比率 (%)
① 十分な備えがある事業者が多い	0	0.0 ↓
② 今後不足する事業者が多い	9	33.3 ↑
③ 融資を受けたいが受けられない事業者が多い	4	14.8 ↑
④ 追加の融資を検討している事業者が多い	2	7.4 ↓
⑤ わからない	10	37.1 ↑
⑥ その他	2	7.4 →

(全般)

- ・資金繰りの悪化を懸念。
- ・無利子無担保融資を利用したものの、景況の変化により返済困難となる事業所を懸念。

(農林業)

- ・返済の見込み不可のため、借入による資金調達には慎重な事業者が多い。
- ・コロナ融資も上限に達している事業者が多く、新たに借り入れは困難。

(2) その他に資金繰りについて、貴団体で把握している事があれば、具体的に記入してください。

(全般)

- ・ゼロゼロ融資について、返済開始後の資金繰りを懸念していたが、後続の制度により借り換えが可能となった。
- ・債務超過の事業所があり、今後については、全体的に厳しい状況を懸念。
- ・不動産譲渡による返済を検討している事業所が増加傾向。

(卸・小売業)

- ・コロナ禍の無利子融資の返済が始まり、負担となっている。

(建築業)

- ・ゼロゼロ融資の返済が本格化しており、返済に窮する企業も見受けられる。

(金融機関)

- ・企業の資金調達について、ゼロゼロ融資終了によりコロナ禍当時のような借りやすさはないものの、それ以前と比べて借りやすい状況となっている。

(交通)

- ・多くの企業がゼロゼロ融資を活用している。
- ・業績回復が見込み通りでない上に、DX や車両更新等の業務改善に必要な新規の資金調達と相まって、これまで以上に資金繰りが緊迫する企業も顕在している模様。

(飲食業)

- ・公庫からの運転資金や資金繰りに関する相談等について、アドバイス等の支援をしている。

4. 原油高・物価高等により落ち込んだ業績を回復させるに当たって課題・懸案等があれば、具体的に記入して下さい。

(全般)

- ・ 資材不足により、当初の計画よりも設備の完成が遅れるなど、価格高騰以外の影響がでている。
- ・ 円安原因が解消されないと、現況が当分続くと思われる。
- ・ 高齢化に加え、後継者不在の事業所では、廃業が続くと懸念。
- ・ 業績回復のためには、可処分所得の増加及び市場経済の安定化と活性化が急務。
- ・ 小規模事業者にとって、負担増にならず業績回復するためには、景況が悪化しない様、金利と円安のバランスが重要。
- ・ 行政や経済界に対しては、公共投資や下請けに対する工賃値上げなど従業員の実質賃金を改善し、消費購買力の増加につながるような働きかけを希望。

(卸・小売業)

- ・ 国民全体の所得が上がり、お金を使える雰囲気的市民生活が望まれます。所得が低すぎるのが問題。

(製造業)

- ・ 補助金等を利用して、何とか対応してもらえない
- ・ 直接消費者への販売がない事業所の場合、製造にかかわる原油高・物価高について、大きな影響はまだでいていない。ただし、社会全体の消費意欲の低下が、取引先の業績に影響を与えていると感じる。特に、高付加価値商品の動きが悪化傾向にあるとの話を聞いた。

(観光業)

- ・ 国内需要が縮小している中、インバウンドを取り込む必要がある。企業単体や旅館組合だけでは限界があるため、行政の支援を希望する。

(建築業)

- ・ 資材価格の高騰を踏まえ、公共工事の発注単価の調整を引き続きお願いしたい。
- ・ スライド条項の運用についても、積極的に行っていただきたい。

(農林業)

- ・ 現在の原油高・物価高等の要因は政治的な側面が強いため、公的な支援を求める声は多い。

(金融機関)

- ・ 要因の一つとして、企業自身が「どこに課題があるのか」を把握していないことが考えられる。
- ・ 金融機関や専門家のアドバイスにより、課題を浮き彫りにして、課題解決に向けた取組みを進めていくことが必要。

(交通)

- ・コロナ禍及びその後の原油高・物価高騰によるダメージが非常に大きい。
業績回復のために、運賃改定（値上げ）せざるを得ない状況にあり、利用者の理解が得られるか懸念される。
- ・原油高の影響で、燃料費が大幅に上昇。物流事業者の収益性が低下し、利益確保が非常に困難な状況にある。
そのため、省エネ車両の導入や新たな投資に遅れが生じる可能性が高まっている。
- ・物価高は消費者の購買力の低下につながる。これにより、物流事業者の取引先である小売業・製造業などの需要が減少し、その結果輸送量の減少が予想される。

(飲食業)

- ・国の価格調整支援策の継続。
- ・燃料高騰対策の補助金

(流通)

- ・国、地方自治体の各種補助金や助成金を申請したいが、人員に余裕がないことや申請書類作成が困難なため、申請に至らない。

2. 多様な経営課題への対応について

1. WD（ワークダイバーシティ）の推進について

※若者、女性、高齢者、外国人、障がい者等の人材が、
ライフスタイルや特性を踏まえた多様で柔軟な働き方の実現により、
一人ひとりが持てる力を発揮し、幸せを実感することができるまちを目指す岐阜市の取組

(1) ワークダイバーシティの推進について、該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① 積極的に推進している	0	0.0
② 推進している	10	41.7
③ 少しは推進している	8	33.3
④ まったく推進していない	4	16.7
⑤ その他	2	8.3

(全般)

- ・就労困難な事情を有する市民が対象の場合、現在の厳しい状況を考慮しつつ、現実の受け入れや推進の可否を検討する必要がある。
- ・生活保護受給者の増加についても、就労支援可能な対象を含めて、WDの推進に取り組む必要がある。

(2) ワークダイバーシティを推進するうえで、どのようなことが課題として考えられますか。(複数回答可) 該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① ワークダイバーシティを理解し、推進する人材が不足している	12	32.4
② 多様な人材を雇用するための予算が十分でない	9	24.3
③ 多様な人材を受け入れるための社内の体制が整っていない	13	35.1
④ その他	3	8.2

(全般)

- ・体制が十分に整っていない企業が大半であり、雇用情勢や地域格差もあり、現況を考慮した上での取組みが必要。
- ・今後 DX、GX 対応とはミスマッチもあり、今後 WD の推進については、産官学の3つのキャリアシフトの推進を経営課題の取組みとして、現実的にどうとらえ推進していくかを考慮する必要がある。

(製造業)

- ・「ライフスタイルや特性を踏まえた多様で柔軟な働き方」の考え方が、個人と企業では差があるように感じる。

(交通)

- ・多様性を活かすには、評価制度も多様化する必要がある。一律の基準ではなく、個々の能力や貢献度に応じた公平な評価を行うことが必要。

(3) ワークダイバーシティの推進において、行政に実施してほしい支援として何かあれば具体的に記入してください。(自由意見)

(全般)

- ・助成金の交付。
- ・分かりやすい問合せ先窓口の設置と一元化。
- ・人材の育成、セミナーの開催、補助金の交付など、就労を推進するという目的からは、行政の取組みは評価できる。一方で、働く能力を有しているにもかかわらず、保護費を受給している生活保護受給者の問題にも取り組む必要がある。
- ・単に、WDの推進ということではなく、就労に対する自己意識の改革や、就労の実現に向けて取り組む必要がある。

(卸・小売業全般)

- ・超短時間雇用の制度の認知度が低いので、窓口の告知を徹底してほしい。

(製造業)

- ・「多様で柔軟な働き方」といっても、個人・企業双方にとって、良い働き方でないと、長くは続かない。ワークダイバーシティを進めた場合の利点等（マイナス面も含めて）をわかりやすく説明してほしい。
- ・あらゆる点で、お金の問題が大きい。
- ・補助金も、条件が厳しいと申請段階で諦めてしまう。
- ・短期間短時間勤務の人材を探しやすくするなど、自由な働き方とのマッチングが、より周知されることが望ましい。

(観光業)

- ・セミナーの開催があれば、参加したい。

(金融機関)

- ・WDの認知度向上及び人材育成のため、セミナー等の開催を希望。

(交通)

- ・Uターン、Iターンの乗務員募集について、個社対応のみならず、自治体による支援を希望。
- ・市外県外の説明会の後援
- ・子育て世代の女性乗務員育成の一環として、託児施設の仲介、支援補助や働きやすい職場の環境整備の支援等。

- ・多様な人々が働くメリットや必要性を広く周知させるとともに、偏見や差別に対する理解や対策を深めるため、企業や学校、市民団体などと連携して、ワークダイバーシティに関するセミナー等を実施すると良いと思われる。
- ・多様な人材の採用や育成、柔軟な働き方の導入、職場環境の改善などに向けて、助成金や補助金、税制優遇などのインセンティブの提供も必要と思われる。また、ワークダイバーシティに関するコンサルティングやアドバイスなどのサービスも提供されると良いと思われる。
- ・どこに、どんな人が、どの位いるのかなど、多様な人々の情報を公開するとともに、ワークダイバーシティに関するポータルサイトやデータベースの管理運営（例：問合せ窓口の設置）などの支援策が考えられる。

(飲食業)

- ・セミナーの開催。

(流通)

- ・補助金の増額。

2. DX（デジタルトランスフォーメーション）の取組について

(1) デジタル化の推進について、該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① 積極的に推進している	2	8.7 ↑
② 推進している	8	34.8 ↓
③ 少しは推進している	10	43.5 ↑
④ まったく推進していない	1	4.3 ↓
⑤ その他	2	8.7 ↑

(全般)

- ・小規模事業者が大半で、後継者不足及び高齢化問題を抱えている。コロナ・円安の影響により、廃業若しくは事業縮小を検討する経営者の増加が見られる。
- ・後期高齢を迎える世代で、推進が進んでいない。
- ・取り組みは、経営上実行可能である必要があり、徐々に対応・浸透を図っていかなければならない。

(交通)

- ・社会的なデジタル化への動向を注視している。
- ・デジタル化に対する意識や関心は高く、積極的に導入を検討している場合が多いと思われるが、DXに至る取組には時間が掛かると思われる。

(2) デジタル化を推進するうえで、どのようなことが課題として考えられますか。

(複数回答可)

設問内容	回答数	比率 (%)
① デジタル化を推進する人材が不足している	15	33.3
② 予算が十分でない	12	26.7
③ 社内での連携が十分でない	6	13.3
④ 何から実施すればよいか分からない	7	15.6
⑤ その他	5	11.1

(全般)

- ・デジタル化の実現に必要な人材の需要に対して、キャリアシフトの可能性を見込んだとしても、望まれる労働市場の都市部と地方での格差など、人材の育成確保が課題。

(製造業)

- ・人手不足、原油高・物価高等大きな問題が山積しており、手が回らない。だからこそ必要なのは理解できるが、現実には困難。
- ・人員と予算不足を感じる。
- ・DX化に対応可の人員が、通常業務に加えて、DX化推進の業務を行うこととなり、結果通常業務が滞る事態が発生。とって、DX化関連業務に専念できる人材を雇う余裕はない。

(金融機関)

- ・DX推進に当たっての課題は、各企業の経営戦略や新規サービス創出、組織・人材、ITシステムなど多岐にわたる。
- ・ITシステムについては、戦略的なIT投資に資金・人材を振り向けられないことが、DX推進の足かせとなっている。

(交通)

- ・デジタル化により、時短や省力化等、作業効率やサービス品質を向上させることが可能となるが、それを担う専門人材の育成や教育が不足している。
- ・膨大なデータを有効に活用できる人材が不足している。データ分析やAI等の技術を導入することで、物流の最適化や予測等への活用が可能となるが、データの作成から新規ビジネスや業務改革へと展開できる人材が不足している。
- ・デジタル化に伴い、物流業界もサイバー攻撃や情報漏洩などのリスクにさらされることとなり、セキュリティ対策や新たなルール作りが必要。

(3) DX (デジタルトランスフォーメーション) の取組において、行政に実施してほしい支援として何かあれば具体的に記入してください。(自由意見)

(全般)

- ・DX、GXいずれも進めるにあたり、企業の新陳代謝を促す取組みができるよう、一時的に集中的な職業訓練を行うことを可能にするための雇用条件のルールの再検討や労働者への支援策の充実をも考えていく必要がある。

(観光業)

- ・セミナーの開催があれば、参加したい。

(建築業)

- ・DXという観点からは、和暦があると不便なため、西暦に統一してほしい。日付も半角数字を用いてほしい。

(農林業)

- ・セミナー
- ・メタバース (出店する方法など)

(金融機関)

- ・市内中小企業・小規模事業者に対して、DX の取組事例の紹介や、DX に関連した製品等を紹介したセミナー等の開催。

(交通)

- ・人材育成の機会となるセミナーの開催や参加費用の補助等
- ・「今、なぜ DX が必要なのか」の本質的な部分の理解を深められるような具体的な事例を含めたセミナーの開催。
- ・DX 推進に不可欠な課題発見力を磨くワークショップなど。

(飲食業)

- ・セミナーの開催。
- ・DX に関する必要性を理解し、知識等を習得するためのセミナーの実施。

(流通)

- ・助成金申請スキーム、フォーマットの簡略化。

3. GX*（グリーントランスフォーメーション）の取組について

*カーボンニュートラルの実現に向けて、社会システムを変革する取り組み。カーボンニュートラルとは、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンガスなどの排出量を減らすとともに、植林による吸収量を増やすことで、温室効果ガスの排出量と吸収量の均衡を図る取り組み。

(1) カーボンニュートラル化の推進について、該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① 積極的に推進している	2	8.7 ↑
② 推進している	4	17.4 ↑
③ 少しは推進している	9	39.1 ↑
④ まったく推進していない	6	26.1 ↓
⑤ その他	2	8.7 ↑

(全般)

- ・車社会、各事業所、家庭における省エネ対策を心がけるために、商工会としては、社会システムの変革の認識を訴え、日常生活に取り込んでいくよう努力。事業所や家庭内での節電をはじめ、車利用における排出への認識を深めるために、意識の変革を求めている。

(交通)

- ・物流事業者は、環境負荷低減のために、様々な手法を取り入れ、積極的に取り組んでいますが、コストや技術的な問題も多く、完全なカーボンニュートラルには、まだ時間がかかると思われる。
- ・岐阜市の事例として、JR 岐阜貨物駅に隣接する物流企業とともに、JR コンテナへの積替えステーションを開設。岐阜市近郊企業の更なるモーダルシフトの実現に向け、岐阜市初（発）の新たな取り組みを開始。

(2) カーボンニュートラル化を推進するうえで、どのようなことが課題として考えられますか。（複数回答可）該当する番号に○をつけてください。

設問内容	回答数	比率 (%)
① カーボンニュートラル化を推進する人材が不足している	10	32.3 ↓
② 予算が十分でない	9	28.9 ↑
③ 社内での連携が十分でない	6	19.4 ↓
④ その他	6	19.4 ↑

(全般)

- ・個人、各事業所の意識改革によるシステムへの取り組みを市民社会においても意識し、実現に向けて取り組む必要がある。同時に、労働力の減少に対応するための体制構築が必要不可欠である。

(卸・小売業全般)

- ・商店街には不向きであると思う。

(製造業)

- ・木工関連事業所の場合、植樹等と関りがあり、結果としてカーボンニュートラル化を推進していることになる。
ただし、具体的に数値化はしておらず、効果は不明。

(観光業)

- ・社会全体がカーボンニュートラルについて理解不足と考えられるため、教育を受ける機会が必要と考える。

(金融機関)

- ・GX 推進に当たっての課題は、DX 同様、各企業の経営戦略や新規サービス創出、組織・人材など多岐にわたる。

(交通)

- ・【カーボンニュートラル化推進に向けての課題】
 - ・「ヒト」に関しては、環境意識の向上や教育が必要。
物流事業者がカーボンニュートラルの意義を理解し、日々の業務に反映させることができるような環境教育の充実や普及が必要。
 - ・「モノ」に関しては、物流プロセスの効率化や省エネ化が課題。
物流プロセスの効率化とは、輸送距離や時間の削減、積載率の向上、ルート最適化。
省エネ化については、輸送手段（モーダルシフト）や車両の低炭素化（EV）への転換などが課題。
 - ・「カネ」に関しては、カーボンニュートラル化に向けた投資やコストの負担増が課題。カーボンニュートラル化については、物流プロセスや設備の改善、導入に多額の資金が必要であり、経営への負担が課題。

(3) GX（グリーントランスフォーメーション）の取組において、行政に実施してほしい支援として何かあれば具体的に記入してください。（自由意見）

(全般)

- ・GXに取り組む企業へのインセンティブ。
- ・資格等の設置。

(観光業)

- ・セミナーの開催があれば、参加したい。

(農林業)

- ・補助金

(金融機関)

- ・市内中小企業・小規模事業者に対する GX の取組事例の紹介や、GX に関連した製品等を紹介したセミナー等の開催。

(交通)

- ・タクシー業界では、CO₂ 排出量削減及び LP ガスの供給が途絶えるリスクへの対応として、電気自動車 (EV) の導入を優先課題としている。
EV 導入にあたり、購入・リースの補助及び急速充電器設置の助成を長期的に希望。
- ・行政主導による一般企業参加型の GX 事業の推進。
- ・「岐阜市と GX」など、取組事例の紹介。

(飲食業)

- ・セミナーの開催。
- ・人材育成、セミナー実施。

3. 行政への要望について

1. アフターコロナ時代において、今後行政に期待する支援策をお選びください。 (上位3位まで選択)

設問内容	回答数	比率 (%)
① 設備投資や販路開拓のための補助金	15	23.1
② 低利融資などの金融支援の充実	9	13.8
③ 景気回復の対策（ぎふで買っとく！キャッシュレス応援キャンペーンなど）	13	20.0
④ 専門家の派遣や相談窓口の強化	4	6.2
⑤ 各種支援制度等の迅速な情報提供	11	16.9
⑥ 人材確保のための支援	11	16.9
⑦ その他	2	3.1

(全般)

- ・補助金、融資などの金融支援は行政として必要ではあるが、結果として債務負担増となっている面もある。
- ・インフラ整備等についても、民間を活用できる方法があるのではと考える。
- ・デジタル化やキャッシュレス化のため、専門家派遣、推進のための持続化補助金等を多くの事業所が利用しているが、ありきたりで有効に運用されていない。
- ・補助金や支援策を受けるために計画運用をおこない、実効性を呈する事業所は限定的である。
- ・支援策により、かえって債務増加あるいは倒産にいたるようなことがあってはならず、支援策の実施にあたっては慎重に見極める必要がある。

(卸・小売業)

- ・中心商店街にマンション建設が進み、住民の増加は望ましい。
- ・商店街のアーケードについて、修繕改修にも多額の資金が必要となるなど、維持管理費の負担が厳しい。これまでは、地主・店舗が負担していたが、マンション住民は「関係がないから」と、マンション前のアーケード維持費を負担しないため、今後のことが懸念される。
- ・神田町メインストリートにも駐車場が増え、商店街としての「型」が失われつつある。

(製造業)

- ・人が集まるだけでなく、物が売れるイベントを開催してほしい。
- ・出店やPRをするための補助をしてほしい。
- ・鮎菓子の人気は上昇している。「鮎菓子の町（市） 岐阜」を全国にPRしてほしい。（他市に取られない様に。）

(交通)

- ・公共交通維持確保のために、補助金（単価）の増額（待遇改善に伴う賃上げ実施分等）に関する検討を希望。
- ・物流事業者の経営安定化のための施策として、各種補助金や税制優遇などの財政支援。
- ・従業員の雇用や賃金の確保のための、雇用調整助成金などの拡充。
- ・物流事業者の生産性向上や競争力に向けた、デジタル化や環境対応などの技術革新への支援。具体的には、電気自動車や水素自動車などの低炭素・クリーンエネルギー車への移行を支援する補助金や税制優遇。
- ・地元物流事業者同士や地場産業との連携、協力の推進。例えば、岐阜市の地域産業と物流の連携による協同配送や物流ネットワークの構築など地域産業の活性化に向けたプロジェクトの開発。

1. 岐阜管内での解雇や雇止めの状況について

- (1) 資材高・物価高等に起因する雇用への影響に関して、岐阜管内での解雇や雇止めについての現状や内容についてお聞かせください。

資材高・物価高等に直接起因する解雇・雇止め等は確認できないが、請負単価の引き上げ交渉が不調に終わり、それに伴う事業縮小等で解雇等が発生しており、その遠因には物価高等への対応が求められたものと聞いている。

- (2) 岐阜管内での**解雇や雇止めの今後の見込み**についてお聞かせください。

資材高・物価高等が今後も続くようであれば、人手不足も相まって事業継続が困難になり、廃業等を余儀なくされる事業所が発生する可能性は高まると考えられる。

2. 岐阜管内での雇用や就労の状況について

- (1) 岐阜管内での採用活動の状況はどのようになっていますか。

新規求人数は飲食・宿泊業では8か月連続増加した一方で、製造業では6ヶ月連続減少、運輸業では3ヶ月連続減少し、卸売・小売業では2ヶ月連続減少するなど、資材高・物価高等が大きく影響し始めているように感じられる。

- (2) 岐阜管内での採用活動の状況について今後の見込みをお聞かせください。

新規求人数は製造業を中心として、運輸業や卸売・小売業など様々な業種に、資材高・物価高等のみならず最低賃金の引き上げを始めとする賃金水準の向上が求められていることや、インボイス制度がスタートするなど事業所を取り巻く環境は厳しくなっており、採用活動も厳しさが増すのではと思われる。

3. その他

- (1) 資材高・物価高等における岐阜管内の雇用や就労に関する状況等について、把握していることがあればお聞かせください。

資材高・物価高等に伴う事業所廃止等についてはほとんど聞こえないが、パートタイム求職者が増加し始めており、家計を取り巻く環境がより一層厳しくなっているものと思われる。