



2023年 県内主要非製造業の注目点



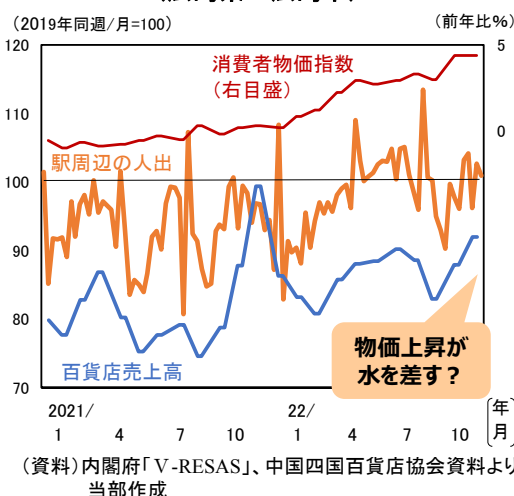
先週の製造業4業種に続き、今週は非製造業4業種の「2023年の注目点」をお届けします。前回Vol.32では自動車、造船、半導体、鉄鋼を取り上げていますので、併せてご覧ください。

小 売

物価上昇と消費マインドの慎重化

- コロナ禍における巣ごもり需要の拡大に伴い家電やスーパー、ドラッグストアが堅調に推移する一方、百貨店は低迷を継続。しかし、2020年に入ってコロナ影響が徐々に薄らぐ中で、人流は回復傾向にあり、人出と関連性の高い百貨店の売上高も持ち直しつつある。
- こうした中で、食料品やエネルギーを中心に物価高騰が続いており、2022年11月の広島市の消費者物価指数（総合）は前年同月比+4.4%と上昇が続いている。
- 2023年1月より政府の物価抑制策がスタートする一方で、食料品を中心にしばらくは値上げの動きが続くとみられ、消費マインドの慎重化を通じて売上の回復に水を差すことが懸念される。

人出・百貨店売上高・消費者物価の推移 （広島県・広島市）



建設・陸運

時間外労働時間の上限規制への対応

- 2019年4月に「働き方改革関連法案」が施行。時間外労働時間の上限規制が導入され、順次適用されている。
- 人手不足が深刻な建設業や陸運業（自動車運転の業務）等については実態に合わせて適用猶予中ながら、2024年4月からは両業種とも上限規制が適用される。
- しかしながら、現状、法適用より上限を超過する労働者、企業は相当数ある一方で、強い人手不足（2022年11月の有効求人倍率：建設・採掘の職業7.99倍、自動車運転の職業3.34倍）の状況に変わりなく、適用が間近に迫る2023年は、工事発注者や荷主など関係者の協力も含めて、対応が急がれる。

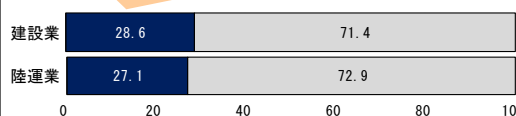
時間外労働時間の上限規制

業種	年間時間外労働の上限	施行日
一般業種	720時間	施行済
建設業	720時間	2024年4月1日
陸運業	960時間	2024年4月1日

(注)他に医師などの例外がある
 (資料)厚生労働省「働き方改革関連法に関するハンドブック」より当部作成

法適用により上限を超過する労働者・企業の割合 （2021年度）

大幅な削減が不可欠?



(注)建設業は労働者数、陸運業は企業数
 (資料)日本建設業連合会資料、全日本トラック協会資料より
 当部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：竹島（TEL082-247-4958）までお願いします。



2023年 県内主要非製造業の注目点

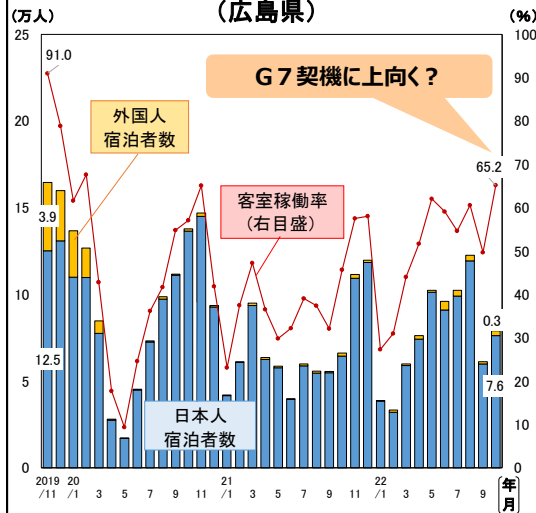


ホテル・観光

G7の開催とインバウンドの回復

- ・ コロナ禍前には全国でも極めて高い水準で推移していた広島県内ホテルの客室稼働率は、2020年以降低迷が持続。しかし、行動制限がとられない中で、「全国旅行支援」による下支えもあって、国内客を中心に持ち直しの動きが続いている。
- ・ 2023年は5月19日～21日の3日間、「G7広島サミット」が開催される。多数の海外要人や関係者等の来広が見込まれるほか、水際対策の緩和の中で、インバウンドの回復が期待される。
- ・ 加えて、G7の開催は、“広島の魅力”を国内外に発信する絶好の機会となる。インバウンドをはじめ、将来に向けた観光需要の掘り起こしに繋がることが期待される。

ホテルの宿泊客数・客室稼働率の推移
(広島県)



(資料) 宿泊旅行統計より当部作成

海運

国際海運のGHG排出削減戦略の見直し

- ・ 2023年7月に、国際海運のルールを決めるIMO(国際海事機関)の「GHG(温室効果ガス)排出削減戦略」見直しに向けた会議が開催される。
- ・ 現状では、「2030年：燃費効率40%改善、2050年：GHG排出総量半減(いずれも2008年比)、今世紀中早期：ゼロ排出」の目標が掲げられ、これまでのEEDIに加えて、2023年からはEEXIやCIIといった環境規制がスタートする。
- ・ 仮に、「2050年ゼロ排出」に目標が引き上げられることになれば、規制が大幅に強化されることとなり、業界に極めて大きな影響が及ぶものとみられる。

現状の国際海運におけるGHG排出規制

規制	概要	大幅に強化?
EEDI	新造船の燃費規制 ・ 2015年以降、5年ごとに2013年比10%ずつの燃費改善が必要	
EEXI	既存船の燃費規制 ・ 竣工済みの船舶に対しても、EEDI同様の燃費性能義務付け	
CII	燃費実績格付け制度 ・ 1年間の燃費実績をA～Eの5段階で評価、低評価時(E・3年連続D)は改善計画提出を義務化	

(注) 規制値や開始年は船種等によって異なる
(資料) 国土交通省資料より当部作成

- ◆ 本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。
- ◆ 本資料は、信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、その正確性を保証するものではありません。また、本資料に記載された内容等は作成時点のものであり、今後予告なく修正、変更されることがあります。資料のご利用に関しては、お客さまご自身の責任において判断なされますよう、お願い申し上げます。
- ◆ 本資料に関連して生じた一切の損害については、責任を負いません。その他、専門的知識に係る問題については、必ず弁護士、税理士、公認会計士等の専門家にご相談のうえ、ご確認ください。
- ◆ 本資料の一部または全部を、当社の事前の了承なく複製または転送等を行うことを禁じます。
- ◆ 本件に関するご照会は、ひろぎんHD経済産業調査部 担当：竹島 (TEL082-247-4958) までお願いします。