



原油が反発 地政学リスクや米利下げ観測、金は続伸

26日のニューヨーク・マーカンタイル取引所（NYMEX）で原油先物相場は反発した。WTI（ウェスト・テキサス・インターミディエート）で期近の2024年2月物は3連休前の前週末と比べて2.01ドル（2.7%）高い1バレル75.57ドルで取引を終えた。中東情勢を巡る地政学リスクの高まりが意識され、買いを誘った。米連邦準備理事会（FRB）が2024年前半にも利下げを開始し、米景気や原油需要を支えるとの見方も相場を押し上げた。

紅海で親イラン武装組織フーシが商船への攻撃を繰り返している影響で原油の供給が滞り、価格上昇につながるとの観測が引き続き相場を支えた。ロイター通信は26日にもイエメン沖でドローン（無人機）やミサイルによる爆破や攻撃が報告されたと伝えた。

イスラエルとパレスチナ自治区ガザを実効支配するイスラム組織ハマスの戦闘が長期化するとの見方や、周辺の親イラン勢力によるイスラエルへの敵対行動が活発化していることも中東情勢の悪化を意識させた。

FRBの利下げ観測も買い材料だった。米株式相場が上昇し、同じリスク資産である原油先物が連れ高した。年末で市場参加者が少なく、薄商いで値動きが大きくなる場面があった。

ニューヨーク金先物相場は小幅に3日続伸した。ニューヨーク商品取引所（COMEX）で取引の中心である24年2月物は前週末比0.7ドル（0.03%）高の1トロイオンス2069.8ドルで取

引を終えた。外国為替市場でドルが対ユーロで売られ、8月以来の安値を付けた。ドルの代替投資先として逆の動きになりやすい金を買われた。ただ、金先物は過去最高値圏にあり、上値は重かった。

日経新聞



JERA、化石燃料ゼロに挑戦 火力最大手が水素へ本腰

東京電力ホールディングスと中部電力が折半出資する火力発電最大手の JERA が化石燃料の削減へ動き出す。2050 年まで発電所の燃料を水素に切り替える。燃やしても二酸化炭素

(CO2) を出さない水素は調達網や技術は未成熟だ。失敗すれば「化石燃料の温存につながる」

との批判もある。生き残りを賭けた挑戦となる。

「排出削減対策のない新たな石炭火力発電所の建設を終了していく」。12 月初旬、国連気候変動枠組み条約締約国会議 (COP28) の首脳級会合で岸田文雄首相は宣言した。ただ稼働中、建設中の発電所は対象としない。

化石燃料を使う火力発電は米欧が既存の施設まで廃止時期を明確にするよう迫る。グテレス国連事務総長も「必要なのは明確に期限を区切った段階的廃止だ」と各国に迫った。COP28 で議論は前進しなかったものの、火力への風当たりは確実に強まっている。

火力の脱炭素化は JERA にとって「事業の存続に関わる課題」(奥田久栄社長) だ。国内 26 カ所に火力発電所を抱え、CO2 排出量は 1 社で日本の総排出量の約 1 割に達する。発電所の資産は簿価で約 1 兆円超だ。座礁資産になることを避けるには水素の利用が最も有効だ。

水素をそのまま使える液化天然ガス（LNG）火力だけでなく、石炭火力も水素からつくるアンモニアへ切り替える。JERA は社内試算から 50 年度も日本の電源の 20～30%は火力発電になると見る。発電量が不安定な再生可能エネルギーの補完に欠かせない。

JERAの転換スケジュール 化石燃料と段階的に入れ替える		
	混焼率（%）	目標時期
アンモニア	20	実証：2023年度 商用化：20年代
	50	実証：28年 商用化：30年代
	100	商用化：40年以降
水素	30	実証：27年度 商用化：30年代
	30～	商用化：30年代以降

(注) アンモニアは石炭火力、水素はガス火力で利用。水素は体積比

まずは 24 年 3 月に日本最大級の石炭火力、碧南発電所 4 号機（愛知県）でアンモニアを 20%混せて動かす「混焼」にのりだす。20 年代に常に 20%を混せて運転する商用化を実現しつつ、28 年ごろには

国内で同 50%での実証も始める計画だ。

LNG 火力にも水素を混ぜていく。27 年度に 30%から実証に入り、30 年代に商用化する。すでに「複数地点で（導入の）検討を始めている」（奥田社長）

課題は山積み

燃料を全て切り替える道筋は固まっていない。アンモニアは今の技術では大型の発電所では他の燃料に 60%程度までしか混ぜられない。水素も単体で火力を動かす技術が固まったのが中小型炉までだ。ともに大量に輸入できる調達網もない。

火力発電の燃料などとして定着させるには、50 年代に日本だけで水素で年 2000 万トン、アンモニアで 3000 万トンが必要になる。今の供給量と比べると水素で 10 倍、アンモニアは 30 倍にあたる量だ。

水素も製造時に CO2 を出さないようにしないと脱炭素の実現につながる燃料にはならない。対策がとられた水素は世界でも水素の全生産量の数%しかない。輸入には超低温で液化した状態で輸送する特殊船も必要だ。

JERA では肥料として使われ、輸送が容易なアンモニアから調達網を構築することにした。30 年度には 200 万トン規模での輸入を目指す。

1 月には肥料用のアンモニア製造大手 2 社と協業の検討に入った。米国内で製造拠点への出資も視野に両社と交渉を進める。原料には製造時に CO2 を抑えた水素を使う。24 年春以降に投資判断を行う計画だ。

水素も「複数の製造プロジェクトと調達を協議している」（奥田社長）という。CO2 を回収しながら化石燃料をもとに製造する「ブルー水素」から調達を始め、徐々に再生エネ由来の「グリーン水素」へ切り替えていく方針だ。

価格も下げなければならない。今の水素の価格は 1 立方メートルあたり 100 円程度だ。LNG と遜色なく使うには、50 年代までに同 20 円とする必要がある。大規模な調達先を幾つも抱えていないとコストを下げることは難しい。

調達へ内外で連携

奥田社長は「調達網を切り開くには『仲間作り』が重要だ」と指摘する。11 月までに東北電力など電力 6 社と調達で協業を検討し、輸送では日本郵船や商船三井と専用船の開発を進める。

さらに水素やアンモニアの調達網を太くするにはアジアの新興国との連携が欠かせない。年率 10% 超の勢いで電力消費が伸びる国も多い。奥田社長は「まずは LNG への転換を提案し、次のステップとして水素系燃料の導入を提案したい」と話す。

共同購買につながれば、購買力があがり、価格を落としやすくなる。7 月にはフィリピンの電力大手から技術者 3 人を混焼の準備が進む碧南火力に受け入れた。奥田社長は「アジア全体に脱炭素の技術をシェアする」と語る。

化石燃料からの脱却を実現するには巨額の資金も必要だ。水素・アンモニアの商用化には日本だけで 30 年に 3000 億円の投資が必要とされる。JERA でも再生エネ開発も含め、25 年度までの 4 カ年だけで脱炭素へ 6500 億円を投じる。

奥田社長は「今後の投資を今のバランスシートで実現できるかは常に検討している」と明かす。自己資本は 9 月末で 2.6 兆円と分厚い。万一、手元資金に限界が来れば「第三者割当増資や新規上場（IPO）も選択肢に増資の検討へ入る」（同）という。

JERA には東京電力ホールディングス（HD）と中部電力が折半出資する。福島事故への賠償責任の一端を担う経緯もあり、特に IPO のハードルは高い。脱炭素の実現へどこまで切り込む覚悟があるのか。その本気度を試されることになる。

「50 年も火力 2～3 割」奥田社長

——火力発電の存在意義が問われています。

ディスパッチャブル（出力調整できる）な電源は必ずいる。再生可能エネルギーの普及や送電網の増強、需給調整や蓄電池の利用で火力の比率は当然下がる。ただ最後にどうしても必要な部分は低炭素化した火力で対応する選択肢があるはずだ」

——水素を使って低炭素化した火力は世界で普及しますか。

「アメリカは国土が広く、電気を地産地消しやすい。希少金属を獲得しやすく蓄電池の量産にも向く。欧州も大陸内で送電網が整備され、国家間の電力融通で足りる。コスト面を考えれば再生エネをそのまま使った方がよいだろう」

「日本や東南アジアは自然条件や地政学リスクの観点で条件が異なる。森林面積が広く、再生エネの限界費用（追加的にもう1単位電力をつくるための費用）上昇も早い。一国で出力変動を吸収しなければならず、低炭素火力が必要になる」

——2050年代にはどれだけの火力が必要になりますか。

「社内で日本と東南アジアの複数国を対象に複数シナリオで試算した。技術革新を踏まえても、現状はディスパッチャブルな電源として2～3割はいるだろう」

——水素系燃料の導入へ課題はありますか。

「導入しやすいのはアンモニアだ。世界で年2億トンが生産され、貿易量も2000万トン程度ある。船輸送の実績も豊富だ。ただ市場が小さい。最近も1トンで250～1000ドルと乱高下した。発電では膨大な量を消費する。調達網の開発が必要になる」

——どのように需要を増やしていきますか。

「天然ガスも日本を筆頭にアジアで燃料利用が広がり市場商品になった。利用国が広がれば調達網は太くなり、価格も安定する。JERA ではアジアの途上国へまず石炭からガス火力への転換を提案し、電力の安定供給が満たされた段階で水素系の燃料への転換を働きかける」

日経新聞



2023年 12月 27日 担当 虻川

住友電工と京大、AIで渋滞予測 物流 2024年問題に対策

住友電気工業は京都大学と組み、人工知能（AI）で交通渋滞を予測するシステムを開発した。

渋滞を迂回することで配送効率を高め、ドライバーの長時間労働の是正につなげる。残業規制で運転手不足が懸念される物流の2024年問題への対策になるほか、運転時間などの短縮で二酸化炭素（CO2）排出を削減できるとみる。

住友電工子会社の住友電工システムソリューションと京都大学がシステムを共同開発した。警視庁から提供を受けた東京都23区内の1098カ所の道路の交通データをAIが学習。直近1時間に走行した車両の平均速度や交通量、渋滞距離をもとに、1時間先の渋滞距離を予測する。予測と実際に発生した渋滞距離の誤差は40メートル以下という。

高速道路会社なども天候や曜日、イベントの有無など過去の実績をもとにした渋滞予測サービスを手がける。AIを用いた精緻な予測システムでは、車の平均速度や交通量を予測するものもある。

住友電工などが開発したシステムは、実際の都市の道路の交通データを使って渋滞距離を直接算出する。

住友電工は運送業向けに配送計画の策定システムを提供しており、開発した AI 渋滞予測を組み合わせることで、システムの機能が高まる。渋滞予測をもとに配送計画を組めば、時間帯によっては渋滞しやすいルートを避けたり、配送先の順番を入れ替えたりして、配送計画をより効率化できる。

24 年 4 月からトラック運転手の時間外労働が年 960 時間までに制限される。物流業界では人手不足が課題となっており、ドライバーの労働時間が短くなることで配送が停滞する懸念がある。ドライバーの労働時間の大半は運転が占めており、AI による精緻な予測で渋滞を回避できれば、物流 24 年問題へのひとつの解決策となる可能性がある。

渋滞が緩和されれば環境負荷の軽減にもつながる。国土交通省によると、国内の CO2 排出量のうち 15%をトラックなど自動車が占める。自動車の走行速度が時速 40 キロの場合に比べて、緩やかな渋滞時の時速 20 キロで同じ距離を走行した場合は CO2 排出量が 4～5 割ほど増えるとされる。

住友電工はワイヤハーネス（組み電線）など自動車部品が主力事業だが、電気自動車（EV）シフトなどを受けて新たな収益源となる事業の開拓に力を入れている。住友電工は 24 年度には警視庁向けでも AI 渋滞予測システムを実用化する方針としており、自動車に関連したシステム事業の育成を急いでいる。



2023年 12月 27日 担当 虻川

ホンダ、デンソー欠陥問題で全数リコール 金型に泣く

ホンダがデンソー製欠陥低圧燃料ポンプ（以下、欠陥燃料ポンプ）の全数リコールに踏み切った。

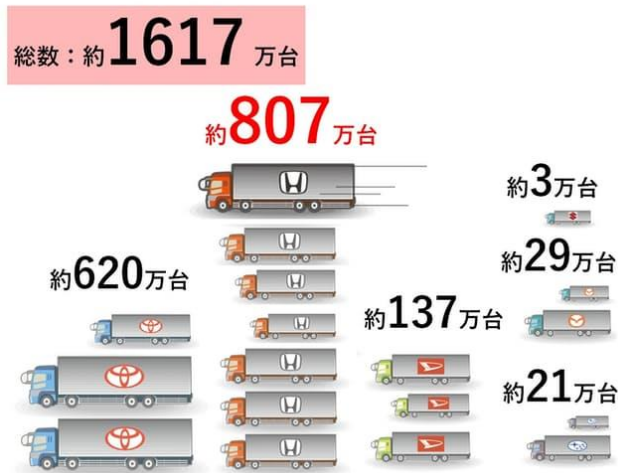
製造期間を広げてリコールの対象を拡大。欠陥燃料ポンプを搭載した可能性のある車両の全てを無償回収する。

2023年12月21日（米国現地時間）、ホンダは米国市場において欠陥燃料ポンプ搭載車の追加リコールを届け出た。同社にとって7度目のリコールとなる。これにより、欠陥燃料ポンプ搭載車の世界のリコール総数はさらに増え、約1617万台にまで拡大した。

死亡事故が発生していたことまで判明した。23年7月、同燃料ポンプを搭載していたホンダ車を運転していた男性が高速道路を走行中にエンストが発生。路肩に停車したところ、後続車両に追突された。これにより、後部座席に乗っていた男性が死亡し、運転者の男性を含む2人がけがを負ったという。

米国での追加リコールに先立つ23年12月8日、ホンダは国内でも再び欠陥燃料ポンプを搭載した車両のリコールを国土交通省に届け出た。樹脂製インペラ（羽根車）が膨潤し、ポンプケースと干渉して燃料ポンプが作動不良を起こす恐れのある車両が新たに見つかったからだ。実に6度目である。その理由についても、「検証を進めた結果、対象拡大の必要性が判明したため」と紋切り型の説明を今回も同社は繰り返した。

これについて、品質管理の専門家（以下、品質の専門家）は「6度も同じリコールを繰り返すことなど前代未聞。何をやっているのか」と叱咤（しった）する。金型の専門家は「日本の技術力の低下を象徴するような事件だ。ホンダほどの大企業が一体どうしたのか」と嘆く。



ホンダのリコール台数は 800 万台を超えた。これにより、デンソー製欠陥燃料ポンプ搭載車のリコール総数は世界で約 1617 万台にまで膨らんだ。今後、リコールを小出しにしてきた他の自動車メーカーが全数リコールに踏み切れば、欠陥燃料ポンプを

搭載した車両のリコール台数はさらに拡大することになる。（出所：日経クロステック、イラスト：穂山里実）

この欠陥燃料ポンプは 20 年 1 月に米国でリコールに発展した。それから 4 年近くが経過しているにもかかわらず、ここまで多くの不具合が積み上がるまでリコールを判断できないところに、この欠陥燃料ポンプの真因（問題を引き起こした本当の原因）追究の難しさが表れている。

と同時に、「ホンダの品質管理の実力（品質力）にも課題があると言わざるを得ない」（品質の専門家）。もっともこの指摘はホンダだけに当てはまるものではなく、この欠陥燃料ポンプ問題は日本の自動車業界の中で誰も解決できていない「難題」となっている。

なぜ本田は全数リコールに踏み切ったのか。欠陥燃料ポンプが作動不良を起こす原因を突き止めたからである。同社が4年あまりをかけて解明した不具合発現のメカニズムはこうだ。

金型のゲートに欠陥



欠陥燃料ポンプの不具合発現のメカニズム（出所：日経クロステック、イラスト：国土交通省）

インペラは射出成形で造る。デンソー（もしくは同社が発注した加工メーカー）が

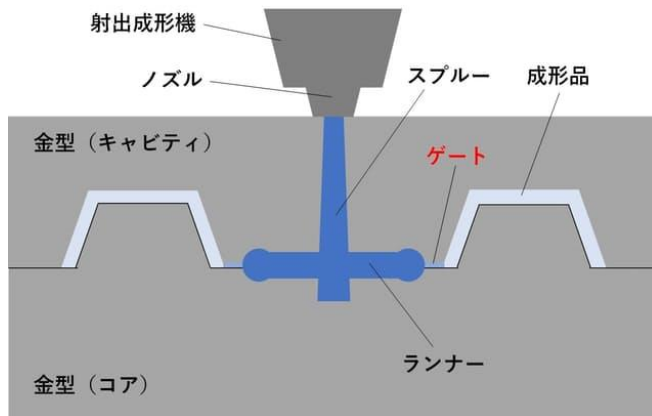
インペラの成形に使用したのは、フィルムゲート方式（後述）の金型だ。成形中、何らかの理由でこのフィルムゲート部分の温度が低下するという事象が発生。これにより、金型内に射出する材料（樹脂）の充填不足が起き、成形品であるインペラの密度にばらつきが生じた。

その後、当該インペラが組み込まれて完成した燃料ポンプは、出荷検査時に検査液に浸された。ここから燃料ポンプが完成車工場で車両に組み付けられるまでには時間が空く。輸送などの時間を要するからだ。ところが、この「待機時間」が長過ぎると検査液が乾燥し、インペラの表面に微細な収縮が起きる。すると、密度が低い上に表面に収縮する力が作用して、インペラには微小な亀裂が発生する。

こうして亀裂を含むインペラを内蔵する燃料ポンプが車両に搭載され、インペラが燃料に漬かるようになると、亀裂に燃料が入り込んで膨潤が加速。インペラが膨らみ過ぎてポンプケースに接触し、摩擦

力がモーターのトルクを上回って燃料ポンプが動かなくなった——。これがホンダが導き出した不具合
発現の原理だ。

安価な樹脂製部品で 6000 億円規模の損失か

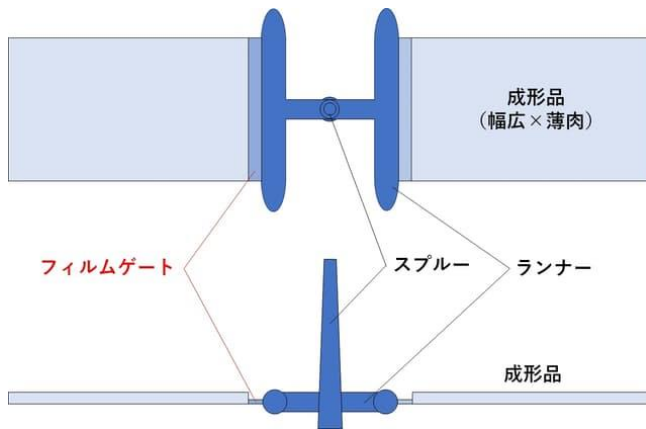


射出成形の金型の構造。射出成形機
から射出された溶融樹脂はノズル、スプ
ルー、ランナーを経由してキャビティー内に
入り込む。ゲートはキャビティーへの溶融
樹脂の流入口。このときに溶融樹脂の

良好な流動性を確保しないと成形不良が発生する可能性がある（出所：日経クロステック）

ゲートは、キャビティーへの溶融樹脂の流入口。射出成形機のノズルから射出された溶融樹脂は、ま
ず金型内のスプルー（金型流路）を通り、続いてランナー（分岐路）を通過して、ゲートからキャビ
ティーに流入する（一般的なコールドランナー金型の場合）。

フィルムゲートとは、ゲート幅が広く高さが低い（薄い）ゲートのことである。その名の通りフィルム状、
すなわち幅があって薄肉の成形品に向く。成形品の幅や厚さに合わせたゲート形状にすることで、溶
融樹脂がキャビティー内に均一に流れやすくする。これにより、反りや歪（ひず）みを抑えて寸法精
度の高い成形品を得られる利点がある。



欠陥燃料ポンプのインペラの成形には、「R 付きフィルムゲート」(ホンダ)を採用した金型を使ったという。詳細は不明だが、インペラを構成する各羽根の形状が薄くかつ湾曲しており、その形に合わせて

曲率を設けたフィルムゲートと推察される。

金型の温度調整に不具合があり、フィルムゲート部分に温度差(温度のばらつき)が生じると、温度が十分に高い箇所は熔融樹脂が勢いよく流れる一方で、温度が低い箇所では流動性が低下して、フィルムゲート全体で見ると熔融樹脂の流れが不均一になる。この流動性不足がキャビティー内でショートショット(未充填)という成形不良を引き起こし、密度の低いインペラが成形された。

おまけに、インペラは材料は、強化材としてガラス繊維やタルク(ケイ酸マグネシウム)を含有したスーパーエンジニアリングプラスチックであるポリフェニレンスルフィド(PPS)と見られる。この樹脂は射出成形時に金型の温度が低過ぎると結晶化度が落ちる、すなわち密度が低くなる特性を持っている。

つまり、流動性の面でも材料の面でも、このインペラは金型温度に敏感な成形品だったというわけだ。

だが、これは欠陥燃料ポンプが壊れた真因とはいえない。問題は樹脂製部品が成形不良を起こしたことではなく、「成形不良品であることに誰も気づかなかつたこと」にある。加工メーカーも成形担当者

もデンソーも、そしてホンダをはじめとする自動車メーカーも、誰もインペラが成形不良であることを見
抜けずに、そのまま車両に組み込んで販売してしまった。

デンソーはこれまでに欠陥燃料ポンプによる賠償金（リコール費用）として 2900 億円を計上した。
ただし、これは部品メーカーであるデンソー側の負担金額だ。仮に自動車メーカーとデンソーの負担割
合が 50%対 50%とすれば、自動車メーカーも 3000 億あまりのリコール費用を余儀なくされたこと
になる。

つまり、インペラという安価な樹脂製部品 1 つで、日本の自動車業界は 6000 億円規模の損失を
負わされたというわけだ。さらに言えば、ホンダの今回の分を含めて、今後自動車メーカーが全数リコ
ールに踏み切ることになれば、リコール費用はさらに増加する可能性がある。

では、なぜ日本の自動車業界はこうした事態を招いたのか。

基盤技術・要素技術の軽視

金型の専門家は、インペラが成形不良となった原因について「金型設計において事前検証を怠った
からだ」と指摘する。

樹脂成形品のショートショットは、上述の通り金型の温度低下による流動性の悪化だけではなく、不
均一な肉厚分布の設計によるヘジテーション（充填中に溶融樹脂の流動が一時的に停止する現
象）や、流動先端のガス抜け不足によっても生じる。もちろん、フィルムゲートの幅や厚さの設計も大
きく影響する。こうした複雑な要素が絡む不具合を防ぐには、流動解析などのシミュレーションによる
検証が必須となる。

低コストを求めて、日本メーカーは樹脂製部品の成形を海外の企業に発注するケースが多い。問題は、「流動解析を怠り、経験や勘だけで金型を設計したり樹脂製部品の成形したりする企業が海外で多い」（金型の専門家）ことだ。しかも、日本メーカー側、すなわちデンソーも自動車メーカーも流動解析の実行の有無を確認していないことが今回露呈した。

成形されたインペラの外観を見ても、樹脂の密度の微妙なばらつきは分からない。だからこそ、樹脂製部品には流動解析が必要となる。ところが、日本では今、低コストを優先するあまり事前検証を軽視する動きが見られるという。

「金型について A4 判の 2 枚程度の仕様書を海外企業に渡すだけで、技術的な検証を行わない日本企業が目立つ。こんなことでは、後になって予想外の不具合に直面して慌てることになる」と金型の専門家は語る。

高品質なものづくりには、金型や樹脂成形に代表される基盤技術や要素技術の習得が大前提となる。ところがここ数年、基盤技術や要素技術が日本の製造業から徐々に薄れているという声をしばしば取材で聞くようになった。実際、デンソーもホンダもこの欠陥燃料ポンプにおいて金型の基盤技術の部分で 4 年近く苦しんでいる。

欠陥燃料ポンプの大規模リコールは、日本の製造業における基礎技術・要素技術の低下の象徴と捉えるべきではないか。脆弱な基礎の上に最先端技術を載せても「砂上の楼閣」しか築けない。

筆者はこの問題について報じた初期（20年5月）の記事にこう記した。「新技術に目を奪われすぎ、問題など出るはずがないと従来技術を軽く見た。その慢心こそが、欠陥燃料ポンプを生んだ『真因』ではないか」と。それから3年半が経過したが、書き換える必要も加筆する必要も感じない。

日経新聞



23年企業倒産 3割増、8年ぶり多さ コロナ前水準近づ



2023年の全国の企業倒産件数は約8500件と前年比3割強増え、8年ぶりの高い水準になり

そうだ。新型コロナウイルス禍での金融支援が急拡大した反動が出た。倒産がコロナ前の「平時」に

近づくなか、焦点は企業の資金繰り支援から新陳代謝を促す事業再生や生産性向上策に移る。

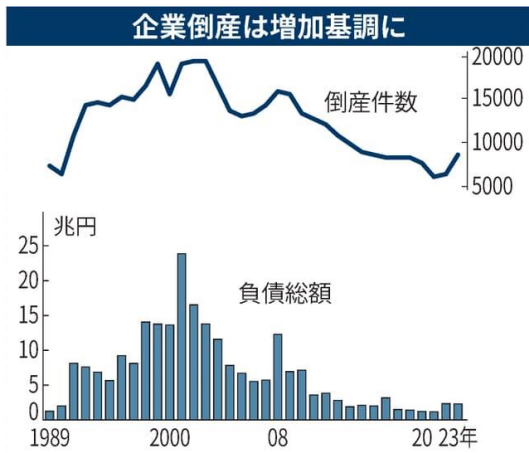
東京商工リサーチによると、倒産（負債額1000万円以上）の直近ピークはリーマン危機時の

08年で1万5646件。1990年からコロナ前の19年までは年平均1万3000件台だった。

これまでは危機時の支援策が倒産件数の減少につながってきた。09年に金融機関に返済猶予や

延長を求める「中小企業金融円滑化法」が成立。13年に失効したが、金融機関は柔軟な融資

姿勢を維持して倒産を防いだ。



(注)23年は日経予測

(出所)東京商工リサーチ

コロナ禍の20年春に始まった実質無利子・無担保融資（ゼロゼロ融資）により、倒産はさらに減少した。21年は6030件と1964年以来の低水準となり、22年も6000件台だった。「平時と比べて年1500～2000件ほどの倒産が抑え込まれた」

(東京商工リサーチ情報本部長の友田信男氏)

ゼロゼロ融資は一定期間の元本の返済と利子の支払いを免除し、経営が行き詰まっていた企業も生き残れた。元本の据え置き期間を3年としていた企業が多く、23年に入って反動が一気に表面化した。今年7月には民間金融機関で同融資を利用した約5万社の猶予期間が終わった。

大手通信会社の代理店として通信機器の販売などを手がけてきた三和電信（松山市）は23年8月、松山地裁から破産手続きの開始決定を受けた。コロナ禍で訪問営業の機会が減り業績は悪化。ゼロゼロ融資の返済が迫り先行きの見通しが立たなくなった。

23年の企業倒産による負債総額は約2.5兆円と、前年比1割弱の増加にとどまる見通しだ。1件当たりの平均負債額は約3億円と、バブル経済崩壊後の1991年（約8億円）やリーマン危機の09年（4.5億円）と比べて中小規模の倒産が目立つ。

ゼロゼロ融資の返済開始の山は24年春にもある。民間金融機関で借り入れた約5万1000社が4月に返済を始める見込みだ。

企業の借入れは膨らんでいる。資本金1億円未満の中小の長期借入金は、22年度末で157兆円とコロナ禍前の19年度比で2割増えた。経常利益の7年分に相当する。過大な債務を抱えるなかで融資の返済に追われれば、倒産の増加傾向が続く公算が大きい。

24年に倒産を押し上げる主な要因	
資材や原材料などの物価高	「2024年問題」も重荷となる。4月から建設業と物流業を対象に時間外労働の上限規制が設けられる。ぎりぎりの人数で対応していた企業は行き詰まる恐れがある。
人手不足によるサービス低下・人件費上昇	
ゼロゼロ融資の返済本格化による資金繰り悪化	
建設業や物流業を対象に時間外労働に上限規制を設ける「2024年問題」	

一方、サービス業を中心に人手不足はなお深刻だ。倒産増が失業者の増加を招く悪循環には陥っていない。11月の完全失業率は前月と同水準の2.5%だった。雇用の受け皿は多く、1年以上の長期失業者は減少傾向にある。

脱デフレへ経済が正常化するなか、今後は企業の新陳代謝をどう促すかが焦点になる。政府は緊急対応的な資金繰り支援を繰り返すのではなく、生き残りの意思と能力のある企業への事業再生へと軸足を移しつつある。金融庁は金融機関向けの監督指針を2024年春に改正する方針だ。

11月下旬に金融庁と全国銀行協会など金融機関との意見交換会が開かれた。鈴木俊一金融相は「資金繰り支援に注力した段階から、事業者支援に取り組む新しい段階に移行する必要がある」と述べた。安易な返済猶予や借り換えの繰り返しでは事業再生が難しくなるとの危機感がある。スタートアップの育成も課題だ。日本の21年時点の開業率は4.4%、廃業率は3.1%と10%前後の米英を下回る。経済全体の生産性向上には、雇用の受け皿を増やし、人材の移動を後押しする必要がある。

日経新聞