



原油反落 米利下げ観測後退とドル高で 金は反落

16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3営業日ぶりに反落した。WTI（ウェスト・テキサス・インターメディアート）で期近の2月物は前週末比0.28ドル（0.4%）安の1バレル72.40ドルで取引を終えた。米連邦準備理事会（FRB）高官が早期の利下げ観測をけん制した。利下げが米経済を下支えするとの見方が後退し、原油先物に売りが出た。

FRBのウォラー理事は16日に講演し、米国のインフレについて「（物価目標の）2%の達成に向かって正しい軌道に乗っている」と述べ「今年中に政策金利を引き下げることができる」との考えを示した。ただ、物価上昇率が2%に近づく中で「過去のように素早く利下げする理由はない」とも話し、市場が織り込む早期の利下げ観測と距離を置く姿勢を示した。

発言を受けて利下げが米景気を支えるとの期待が後退し、原油需要が伸び悩むとの見方が広がった。外国為替市場ではドルが主要通貨に対して上昇し、ドル建てで取引される原油先物の割高感が意識された。

もともと、原油相場の下値は堅かった。中東情勢の緊迫が続き、周辺地域の原油生産に悪影響が出るとの見方は相場を支えた。

ニューヨーク金先物相場は反落した。ニューヨーク商品取引所（COMEX）で取引の中心である2月物は前週末比21.4ドル（1.0%）安の1トロイオンス2030.2ドルで取引を終えた。米長期金利が上昇し、金利の付かない資産である金の先物の投資妙味が薄れるとみた売りが出た。

日経新聞



2024年 1月 17日 担当 虻川

東証、英文開示を義務化 来年、プライム 1600 社対象

東京証券取引所は 2025 年 3 月からプライム市場に上場する全約 1600 社に重要情報の英文開示を義務づける。まず決算情報などを対象とし、日本文と英文の同時開示を求める。上場規則を改定し、海外投資家が判断しやすい環境を整える。

東証によると 23 年 8 月時点でプライム市場の上場企業の 97%が何らかの書類を英文開示している。ただし、英文開示は決算短信が中心で他の書類では進んでいない。日英同時に開示している企業は決算短信に関しても 4 割程度にとどまる。

今後は業績予想の修正や M&A（合併・買収）、代表取締役の異動など、投資判断に重要な影響を与える可能性がある適時開示情報に関しても英文開示が必要になる。対応が難しい場合は、代わりに具体的な開始時期を開示するよう求める。

市場区分見直しに関する専門家会議での議論を経て、東証が正式に決める。各書類の英訳の範囲や罰則など詳細は今後詰める。

規則改定後も企業の英文開示の進捗をみて、決算や適時開示情報以外にも対象を広げるか継続的に検討する。

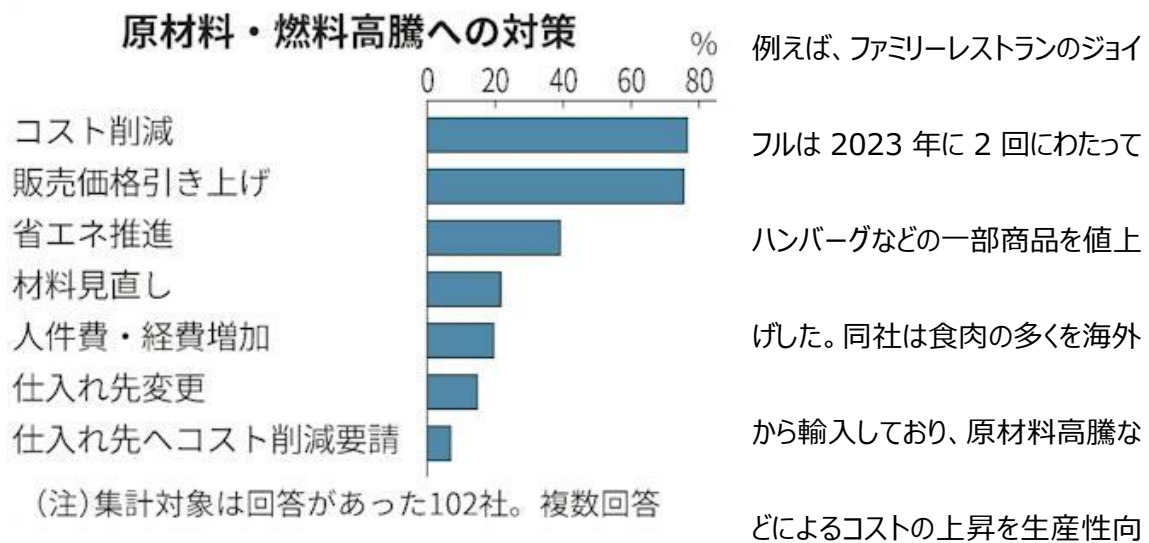


響く原材料高、値上げ対応 7割超 九州・沖縄 100社調査

日本経済新聞社が実施した九州・沖縄の企業に対するアンケート調査（回答 119社）によると、8割超の企業が円安などに伴う原材料・燃料高で影響を受けていると回答した。影響への対応としてはコスト削減を挙げた企業が最も多く、商品・サービスの値上げを実施・検討しているとの回答も7割を超えた。

原材料・燃料価格の高騰については、86.4%の企業がビジネスに「影響が出ている」と回答。具体的には「製品・サービスの原価上昇」が69.6%で最も多く、「仕入れ先からの値上げ要請」（58.8%）、「車両や工場、設備の燃料費増加」（57.8%）が続く。

原材料や燃料の高騰の影響を受けている企業に対し、実施・検討している対策を複数回答で尋ねたところ、「販売価格の引き上げ」が75.5%に上った。最多は「コスト削減」で76.5%だった。

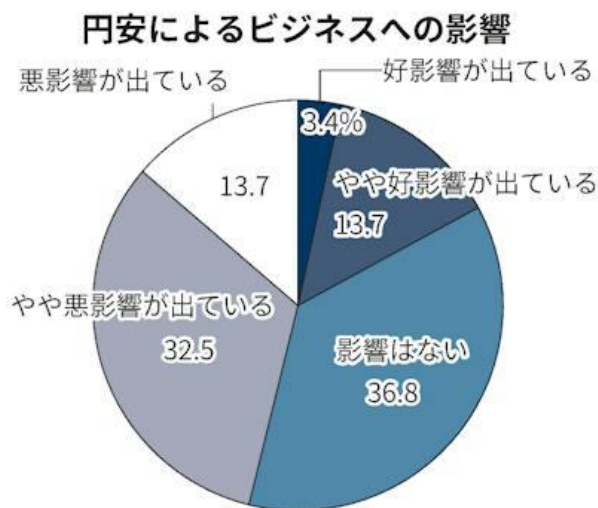


上などで吸収することが困難となったため、販売価格の改定に踏み切ったという。

こうした原材料と燃料の高騰がいつまで続くか見通しを尋ねたところ、「分からない」との回答が71.6%と大半を占めた。具体的な時期を挙げた回答では「24 年後半」と「26 年以降も続く」がともに9.5%だった。

物価高の要因の一つとなっている円安については、「悪影響が出ている」と回答した企業は46.2%。

業種別にみると、非製造業が51.1%で製造業は31.0%だった。



(注)117社の回答を集計。四捨五入の関係で合計は100にならない

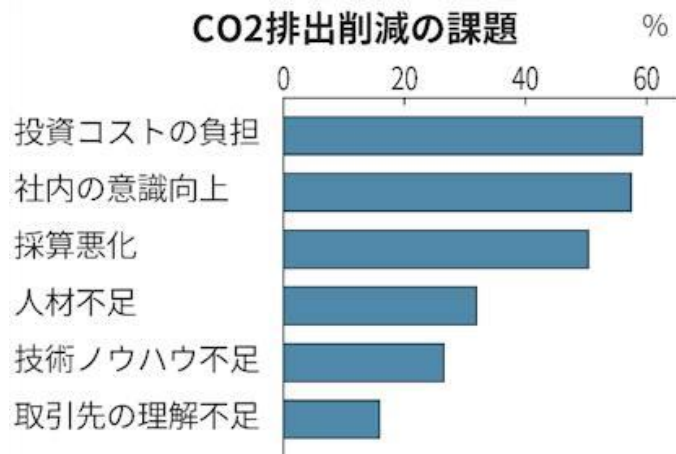
具体的には、「輸入品の仕入れコスト上昇」(67.9%)や「国内取引先による値上げ」(64.2%)の回答が多かった。一方で「好影響が出ている」との回答は17.1%にとどまった。

円安傾向がいつまで続くかについては「分からない」が65.3%に上った。具体的な

時期としては24 年後半までとの見方が12.7%で最も多く、「24 年前半」(9.3%)、「25 年前半」(5.1%)の順だった。

海外拠点については「ない」との回答が63.5%に上ったが、海外拠点がある企業に今後の運営について尋ねたところ、「現状から変更する予定はない」が19.1%で最も多かった。半面、「海外拠点での販売体制を強化する」(12.2%)や「海外拠点での生産や調達を拡大する」(10.4%)との

回答もあった。



(注)集計対象は回答があった113社。複数回答

政府は 2050 年までに二酸化炭素 (CO2) などの温暖化ガス排出量を実質ゼロにする「カーボンニュートラル」を掲げている。企業にとっては脱炭素化も重要性を増しており、「取り組みを検討している」を含めて「すで

に取り組んでいる」や「今後取り組む予定」と回答した企業は計 89.9%に上った。

具体的な CO2 排出削減策としては、「LED など省エネ設備への切り替え」が 77.4%で最多。「消費電力削減など省エネ推進」(61.3%)、「再生可能エネルギーの活用」(55.7%)が続いた。

また、CO2 排出減のための行動目標を「策定している」と回答した企業は 37.1%だった。例えば、

JR 九州は 30 年度までに 13 年度に比べて排出量を 50%減らす目標を掲げる。安川電機も 30 年までに 18 年比 51%減を目指している。

CO2 排出減への課題については「投資コストの負担」(59.3%)や「社内の意識向上や啓発」

(57.5%)を指摘する意見が多かった。今後、再エネ活用に向けた設備などの導入に対する負担軽減策や、企業の社内啓発強化などの取り組みが脱炭素進展のカギを握る。



2024 年 1 月 17 日 担当 虻川

オリックス、欧州再生エネに 200 億円 アマゾンに供給

オリックスは欧州で再生可能エネルギーの開発に 200 億円を投資する。風力発電や太陽光発電所を建設し、発電した電力を米アマゾン・ドット・コムに供給する。固定価格でアマゾンに長期にわたり電力を販売する。

2023 年 2 月に完全子会社化したスペインの再生エネ企業のエラワンエナジーを通じ、スペイン国内に風力発電 2 カ所と太陽光 4 カ所を建設する。発電容量は合計 16 万キロワット。需要家と発電事業者が直接契約してクリーン電力を購入する「コーポレート PPA」の仕組みを通じて、アマゾンに供給する。

200 億円の資金は大半は借入れで賄う。エラワンの再生エネの設備容量は 180 万キロワットで、発電した電気のうち 1 割程度をコーポレート PPA で販売している。固定価格で長期間にわたって収入を得られるため、融資を受けやすいという。

二酸化炭素（CO2）の排出量を削減するため、欧州ではコーポレート PPA の需要が高まっている。アマゾンなど電力を大量に消費するテック企業だけでなく、通信や運輸、自動車など幅広い業界でも大型契約が相次ぐ。

22年のロシアのウクライナ侵攻後、欧州では天然ガス価格の上昇に伴い卸電力価格が高騰した。

卸電力市場は変動が大きく、リスクが高くなっている。固定価格はこれまで割高に映っていたが、長期的なリスク要因を抑えたい企業の利用も増えている。

オリックスはグループで30年までに再生エネの設備容量を1000万キロワットまで拡大する目標を掲げる。今後は日本やインドでもアマゾンへの電力供給を目指す。

日経新聞



国交省、ダイハツの安全軽視に厳罰 3車種の「型式」取り消しへ 生産停止長期化も

ダイハツ工業の品質不正問題で、国土交通省は16日、3車種で生産に必要な認証「型式指定」を取り消すと明らかにした。安全軽視に対し厳重処分を科す。組織体制を問題視し「是正命令」も出し再発防止を求めた。生産停止の影響は長期化するとみられ、処分対象が広がるかも焦点となる。

過去の型式取り消しと今回の事例

メーカー	取り消された型式	理由
日野自動車 (2022年)	大型トラックのエンジンなど	排出ガスのデータ不正
豊田自動織機 (23年)	フォークリフト向けエンジン	排出ガスのデータ不正
ダイハツ工業 (24年)	「グランマックス」、 「タウンエース」、 「ボンゴ」の車両 	衝突試験でエアバッグが作動するように不正な加工

「自動車の認証制度の根幹を揺るがし、日本の製造業の信頼にかかわる」。斉藤鉄夫国土交通相は16日の閣議後の記者会見で批判した。
指定取り消しの対象はダイハツの商用車「グランマックス」、「タウンエース」（販売はト

ヨタ自動車）、「ボンゴ」（販売はマツダ）のトラック3車種。同省は23日にダイハツから意見を聞き、手続きを進める。

型式指定が取り消されるとメーカーは実質的に量産できなくなる。生産・販売には型式を取り直す必要があるが、不正を受けた再取得は審査が厳しく、通常 2 カ月が目安とされる審査期間は長引く公算が大きい。

取り消されれば日野自動車、豊田自動織機に次いで 3 例目。型式を 22 年に取り消された日野自は再取得に 1 年近くかかった。まだ再取得できていないものもある。

今回、同省が重く見たのが安全性軽視の悪質性だ。3 車種は衝突試験でエアバッグを起動させる際、センサーで衝撃を感知して作動させるところをタイマーで作動させていた。エアバッグが適切に作動しなければ人命に関わる。複数の国交省関係者は「常識的に考えられない」と口をそろえる。

国交省はダイハツの企業体質が不正の根幹にあるとみて、組織体制の根本的な刷新を求める是正命令も出した。1 カ月以内に再発防止策を報告するよう求めた。ダイハツの奥平総一郎社長は「多くのステークホルダーにおわび申し上げる。是正命令を大変重く受け止めている」と謝罪した。

是正命令は自動車の生産過程で不正をした企業に再発防止策の提出と進捗状況の定期報告を求める行政処分だ。違反すれば 50 万円以下の罰金を科す。排ガスのデータ不正があった日野自に 22 年 9 月に初適用した。

ダイハツは国内の全工場で 1 月末までの生産停止を決めている。自動車は通常、数カ月前から部品を発注する。15 日に主要な部品会社を対象にした説明会を開いたが 2 月の生産計画は示さなかった。現時点で再開の見通しは立っていない。

ダイハツの23年3月期の連結売上高は2兆5749億円、純利益は1022億円。新車販売ができず、部品会社や販売会社への補償もあり業績悪化は避けられない。東海東京調査センターの杉浦誠司氏は「補償の規模によるが、ダイハツの損失が1000億円以上になる可能性がある」と指摘する。

生産や販売以外にも影響は広がる。スズキは10日、3月までに発売予定だった軽規格の商用電気自動車（EV）について発売の延期を明らかにした。ダイハツやトヨタと共同開発し、ダイハツからOEM（相手先ブランドによる生産）供給を受ける予定だった。不正は他社との提携戦略にも影響を与えている。

3車種のすべての生産台数は、22年度に合計で約9万8000台。販売は海外向けが多く、同社の生産台数全体の5%ほどにすぎない。一連の問題では生産終了したものなども含め64車種で計174の不正が判明している。不正や処分が乗用車に広がれば経営に与えるダメージは大きくなる。

国交省は16日、立ち入り検査によって新たに14件の不正行為を確認したと発表した。基準に適合しない可能性がある2車種について、リコールが必要な場合は速やかに届けるよう指導したことも明らかにした。