



円安再加速、対ドルで140円台に下落 半年ぶり

【この記事のポイント】

- ・半年ぶりに1ドル140円台まで円安進む
- ・日米の金利差背景に円売りの勢い増す
- ・日銀の植田総裁、緩和継続に強い意思

円安が再び加速している。25日のニューヨーク外国為替市場で円は対ドルで下落し、一時1ドル=140円台前半を付ける場面があった。140円台まで円安が進むのは、2022年11月以来半年ぶりとなる。日米金利差の拡大などを手掛かりにした円売り・ドル買いの勢いが増してきている。

円相場は23年の高値（1月の127円20銭前後）と比べると13円ほど下落している。ユーロや英ポンドなどほかの主要通貨に対しても円安が進んでおり、価値の低下になかなか歯止めがかからない状態だ。

背景には、日米の金融政策の違いがある。

日銀は植田和男総裁が金融緩和を継続する強い意思を示しており、早期に金融引き締めに移行するという市場の期待が剥落した。植田氏は同日、日本経済新聞社などの取材に応じた。現行の大規模緩和の継続に前向きな発言をしたことで、改めて日米金利差が意識されている。

米国では米連邦準備理事会（FRB）は7月までにもう一段政策金利を引き上げるとの見方が強まり、金利全般に上昇圧力がかかっている。5月だけで対ドルの円相場は4円ほど下落している。

輸入企業などの実需筋が円を売ってドルを買う動きも依然として活発だ。日本は貿易赤字が定着しつつあるため、輸出企業が円を買う量よりも輸入企業が円を売る量が上回りやすい状態にある。

投機と実需がともに円売りに傾いている形で、記録的な円安を生んだ22年の構図が再燃しつつある。市場では円安基調が定着するという予想が勢いを増している。



日銀総裁「物価高、国民に大きな負担」 金融緩和は継続

日銀の植田和男総裁は25日、日本経済新聞などのインタビューで歴史的な物価高が「国民全員にはかなり大きな負担になっている」との見方を示した。半面、政府・日銀が掲げる物価安定目標には「持続的・安定的（な達成）には届いていない」として、大規模な金融緩和を継続する姿勢を強調した。

4月9日の就任以降、初めてインタビューに応じた。足元の消費者物価上昇率は政府・日銀が定める2%の物価安定目標を上回る。植田総裁は「基調的な物価上昇率が少しずつ上がってきているのは事実」とするが、物価上昇は一時的との見方は崩していない。

植田総裁は「（インフレが）大きな負担になっていることは十分認識している」との見解を示す一方、「エネルギー価格の上昇が収まり始めており、上昇率は今後下がっていく」と指摘。拙速な政策修正は「（物価が）下がっていくところに引き締め効果が加わり、雇用等に大きなマイナスの影響が及ぶ」とした。

政府・日銀の物価安定目標については、「そう簡単に変えるべきではない。2%の目標で進みたい」と強調した。賃金と物価の好循環の形成に向けて「政府と日銀が一致している」とも述べた。

植田総裁発言のポイント	
経済・物価の情勢	2%のインフレ率を超える状況が続いている。国民負担は十分意識している エネルギー価格上昇は収まり始め、インフレ率も下がっていく
金融緩和	（拙速な引き締めは）雇用に大きなマイナス
物価目標	簡単に変えるべきでない
長短金利操作	効果と副作用のバランスに変化あれば修正はあり得る
政策レビュー	特定の政策変更や政策運営の見直しを念頭に置いていない （レビュー期間の）政策変更あり得る

日銀は長期と短期の金利を低く抑える長短金利操作（イールドカーブ・コントロール）を金融緩和の柱に据える。「政策の継続、修正については効果と副作用をみて判断する」とする一方、「（効果と副作用の）バランスに変化があれば修正はあり得る」との考えを示した。

日銀は4月の金融政策決定会合で、過去25年の金融政策を多角的にレビューすると決めた。植田総裁は「特定の政策変更や運営の見直しを念頭に置いたものではない」との見解を改めて示した。1年から1年半のレビュー期間中にも「必要に応じて政策を変更することはあり得る」と語った。



国際線、再生航空燃料1割に 石油元売りに30年義務付け

経済産業省は2030年から、日本の空港で国際線に給油する燃料の1割を再生航空燃料（SAF）にすることを石油元売りに義務付ける。自動車に比べ航空機は電動化が難しく、脱炭素に向け植物や廃油からつくるSAFの利用が広がる。世界でも供給量は燃料消費の0.03%で、国産化支援など調達が課題になる。

各国・地域のSAFの導入目標

国・地域	2030年	50年
日本	10%	数値目標なし
米国	10%	100%
EU	6%	70%
英国	10%	75% (案)
フランス	5%	50%
ノルウェー	30%	数値目標なし

(注)航空燃料に占めるSAFの割合。義務化の有無は各国・地域によって異なる。国交省の資料などから作成

NIKKEI

経産省が近く官民協議会に案を示す。23年度中にエネルギー供給構造高度化法（エネ高度化法）の政令改正を目指す。

脱炭素を促す政策は電気自動車（EV）の促進など、補助金を通じて企業に対応を促すことが多かった。今回はガソリン車の販売を規制するといった欧州の手法に近い。

事業者迅速な対応を促せる利点がある。政府は今後、他の産業でも同様の施策を検討する。

石油元売りに対し販売する航空燃料の1割をSAFにするよう法律で定める。罰則も検討する。国際線を発着する日本の航空会社にも国土交通省に出す脱炭素の事業計画にSAFを1割利用すると明記するよう求める。

政府は国内で使う航空燃料の1割の年170万キロリットル程度をSAFにすると想定する。SAFは原料となる植物などが二酸化炭素（CO2）を吸収するため、通常のジェット燃料に比べ排出量を7～9割抑えられるとみ直す。

国際エネルギー機関（IEA）によると21年の航空業界からのCO2排出は世界で約7億トンあり、全体の2%を占める。



国連の専門組織、国際民間航空機関（ICAO）は50年に国際線の排出を実質ゼロにする目標を掲げる。燃料をすべてSAFにしても現状に比べて1～3割の排出は残る。電動化や水素を燃料として使うといった開発も必要になる。

課題は調達とコスト低減だ。SAFは従来の航空機で使えるメリットが大きいですが、価格がジェット燃料の2～5倍とまだ高い。

世界全体の20年のSAFの供給量は年6万キロリットルと、ジェット燃料の0.03%程度しかない。日本での生産はほとんどなく、日本の航空会社はフィンランドなどからの輸入に頼っている。

全日本空輸（ANA）は30年度に10%以上、日本航空（JAL）は25年度に1%、30年度に10%をSAFにする計画だ。

国内の生産体制の整備はこれからだ。三菱商事とENEOSホールディングスは27年にも年数十万キロリットルの供給網を国内でつくることを目指している。IHIやユウグレナ、ホンダも藻を使ったSAFを開発している。

政府は脱炭素に向けて新たに発行する「GX（グリーントランスフォーメーション）経済移行債」で事業者を支援する。

石油会社だけでなく、原料となる植物を育てる農家や、廃食油を集める事業者を支援する案がある。SAFの製造コストを抑えるため、海外から輸入する原料の関税引き下げも検討する。

各国も対応を急ぐ。米国は30年に航空燃料の1割をSAFにする目標を掲げ、インフレ抑制法（IRA）で生産にかかる税を控除する。欧州連合（EU）は燃料事業者に30年に6%をSAFにすることを義務付ける。

ICAOは加盟する航空会社に24年以降の排出量を19年比で15%減らす義務を課している。達成できなければCO2の排出枠を購入する必要がある。現段階で有効とされるSAFの導入や調達の遅れは経営を圧迫する要因になりかねない。



山梨県産グリーン水素で発電 東京ビッグサイトが導入

東京都江東区の東京ビッグサイトは25日、施設に使う電力源の一部として山梨県産の「グリーン水素」を導入した。再生可能エネルギー由来のため製造過程で二酸化炭素の排出がない水素を利用し、脱炭素に貢献する。東京都と山梨県はグリーン水素の活用促進で協力しており、他施設での導入も検討する。

導入したのは山梨県にある太陽光発電所の余剰電力を利用し製造したグリーン水素。東京ビッグサイトに設置した発電電力5キロワットの燃料電池で利用する。週に1度ほど山梨県から水素を持ち込み1日約8時間稼働させる。

山梨県はグリーン水素の需要開拓に力を入れる。2022年10月に水素の活用拡大に取り組む東京都と協力関係を結んだ。山梨県の長崎幸太郎知事は25日の利用開始式で「東京で実際に利用してもらえるのは国内外での利用拡大への大きなステップになる」と話した。





OPECプラス、6月会合では新たな措置発表せず

ロシアのノバク副首相は25日、石油輸出国機構（OPEC）とロシアなど非加盟産油国で構成する「OPECプラス」が6月4日にウィーンで開催する会合では新たな措置は発表されないと予想していると述べた。ロシア通信（RIA）が報じた。

報道によると、ノバク氏は高水準の米金利と中国経済の予想以上の回復鈍化が原油価格のさらなる上昇を妨げていると指摘。北海ブレント先物は年末までに1バレル=80ドル以上になるとの見通しを示したほか、75-76ドルで推移する現在の価格は世界のマクロ経済状況に対する市場の評価を反映しているとの見解を示した。

また夏季には石油需要の増加が期待されるとした。