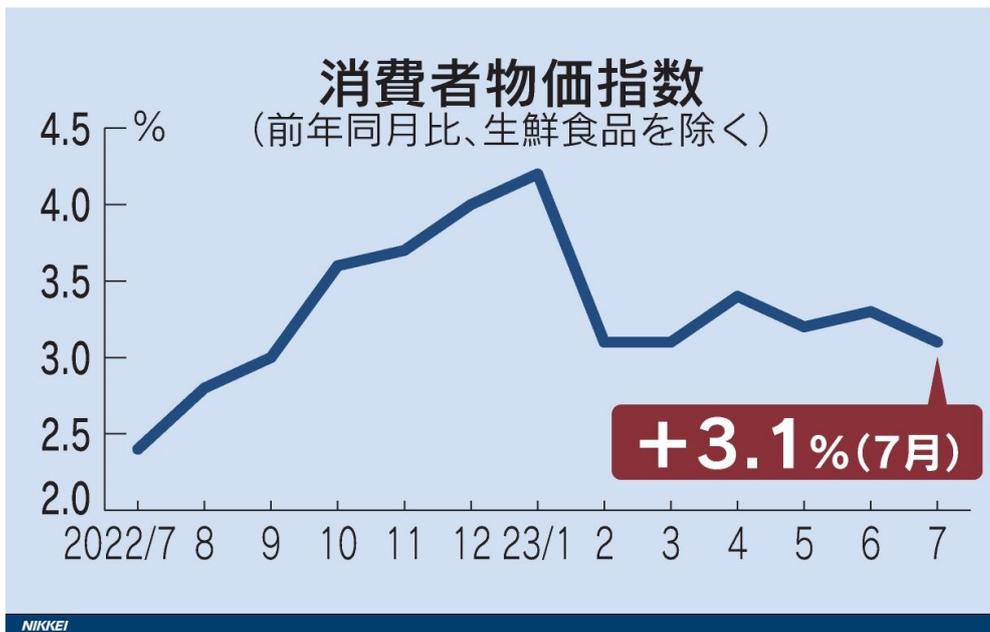




消費者物価、7月3.1%上昇 11カ月連続で3%超え



総務省が18日公表した7月の消費者物価指数（CPI、2020年=100）は変動の大きい生鮮食品を除く総合指数が105.4となり、前年同月比で3.1%上昇した。上昇率が3%を超えるのは11カ月連続となる。電気・ガス代が押し下げ、伸びは2カ月ぶりに鈍化した。

QUICKが事前にまとめた市場予想の中央値の3.1%と同水準だった。上昇は23カ月連続となる。引き続き日銀の物価目標である2%を上回る状況で、食品などでは高い伸びが続いた。

生鮮食品とエネルギーを除く総合指数は4.3%上がった。伸びは2カ月ぶりに拡大した。

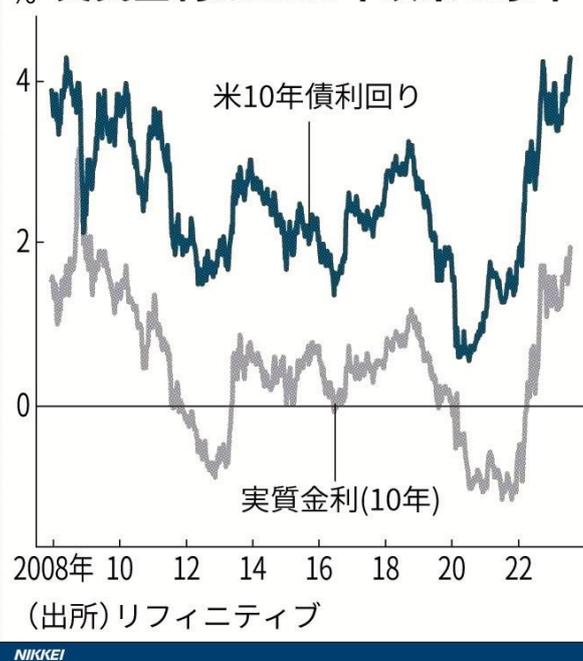


米利上げ長期化に警戒感 インフレ圧力なお

金融市場で米連邦準備理事会（FRB）の利上げ長期化に対する警戒感が強まっている。長期金利が上昇基調にあるなか、引き締め度合いを映す「実質金利」は14年ぶりの高水準にある。目先の景気後退懸念は後退したものの、長引く利上げが経済活動を冷やしすぎるリスクもある。

長期金利の指標である10年物国債利回りは米東部時間16日午後、一時前日比約0.07%高い4.29%台まで上昇（債券価格は下落）した。2022年10月以来、およそ10カ月ぶりの高さとなった。10年物の物価連動債が示す実質金利は2009年8月以来、約14年ぶりに1.95%を超えた。

% 実質金利は2009年以来の水準



金利を押し上げたのが、FRBが16日に公表した7月25～26日の米連邦公開市場委員会（FOMC）議事要旨だ。要旨は「大半のFOMC参加者はインフレ率が上振れするリスクがかなりあり、その場合はさらなる金融引き締めが必要になるかもしれないとみていた」と説明。物価高が沈静化しない事態への警戒感がFRB内部で強いことを示した。

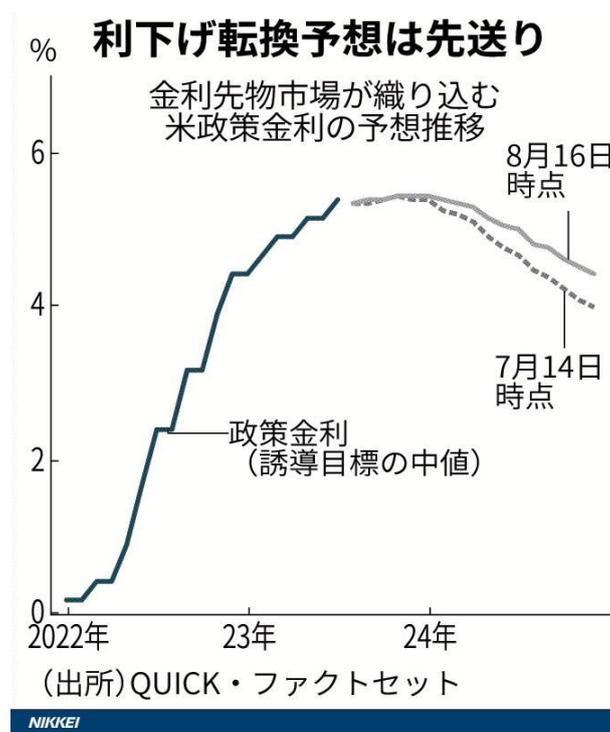
米国の消費者物価指数（CPI）の前年同月比伸び率は22年6月に9.1%を付けた後、徐々に鈍化してきたが、直近23年7月分は13カ月ぶりに加速した。要旨によると何人かのFOMC参加者が「家賃を除くサービス価格に、インフレ圧力の明白な低下がまだみられない」と述べた。

根底にあるのは米経済の力強さだ。FRBの事務方は3月会合から「23年後半の景気後退局面入り」を予測し続けてきたが、7月会合でその見通しを撤回した。個人消費が想定を上回る堅調さを見せているためだ。失業率も低水準で推移し、FRBは経済の軟着陸（ソフトランディング）に自信を深める。



22年3月から続くFRBの利上げ局面は終盤にある。市場では利上げがあるとしても年内にあと1回で、すでに打ち止めになっているとの見方も少なくない。インフレ率が一段と落ち着いていくのにあわせ、24年も利下げに転じるとの見方が市場参加者の間で優勢だ。

FOMC参加者が危惧するようにインフレが収束していかなければ、金融政策の転換シナリオの前提が揺らぐ。7月中旬時点で24年3月ごろの利下げを織り込んでいた金利先物市場では現在、利下げ時期が24年半ばへ先送りとなった。



ただ、議事要旨の内容は引き締めに積極的な「タカ派」一辺倒というわけでもなかった。「リスクはより二極化している」との意見は多く、これまでの利上げの影響が時間差で表れ、今後の景気悪化を招きうることへの警戒感にもじむ内容だった。

「事務方もFOMC参加者も経済の先行きに確信を持っていない」。米JPモルガン・チェースのチーフ米国エコノミスト、マイケル・フェローリ氏は指摘する。「我々と同様、データを待つほかない」として、今後の金融政策には見通しにくさが残ると指摘した。

米国の高金利によるひずみはすでに生じ始めている。日米金利差の拡大が意識されて円相場は16日、1ドル=146円台まで下落。昨秋に政府・日銀が為替介入を実施した際の水準を下回るところまで円安・ドル高が進んだ。ドル高はグローバル展開する米国企業の収益をむしろむしばむ要因ともなる。



不動産大手の中国恒大集団、米国で破産法の適用申請

経営再建中の中国不動産大手、中国恒大集団が17日、ニューヨークで破産を申請した。資産の強制的な差し押さえなどを回避できる連邦破産法第15条の適用申請で、難航している外貨建て債務の再編協議の前進を狙う。

ニューヨークのマンハッタン地区連邦破産裁判所に、連邦破産法第15条の適用を申請した。同法は米国籍以外の企業が、米国内の資産を保護する目的で資産の強制的な差し押さえなどを回避できる。

中国恒大集団の2021年12月期と22年12月期連結決算は、2年間の最終損益合計が単純合算で約5800億元（約11兆6000億円）の赤字となり、債務超過に転落していた。

1996年創業の恒大は中国の不動産ブームに乗って高成長した。2010年代半ばには売上高で世界トップクラスの不動産会社になったが、不動産価格の高騰を危惧した中国政府が不動産会社の財務に制限を強化したことなどから、経営が傾いた。

中国の不動産市場を巡っては深刻な不況が鮮明になっている。7月には主要70都市中49都市で新築住宅価格が前月より下落した。下落した都市数は6月から11都市増えたほか、各都市平均の価格下落率も拡大した。

恒大のほか、中国不動産最大手で高いブランド力を誇っていた碧桂園控股（カントリー・ガーデン・ホールディングス）や中堅の遠洋集団控股の資金繰り難が表面化。将来の引き渡し不能リスクを意識し、消費者が未完成住宅の「青田買い」を手控える動きが広がっている。

恒大の債務総額は22年末で2兆4374億元にのぼる。同社は「住宅及び投資不動産事業のほとんどは中国本土で行っている」としており、米国内に保有する資産は限られるもようだ。一方、借入金の27.3%は米ドル及び香港ドル建てとなっている。

恒大は3月下旬、最長12年の債券や関連会社の株式への転換を盛り込んだ外貨建て債務の再編方針を公表した。ただ合意できたのは一部の債権者にとどまり、協議が難航していた。今回の米連邦破産法第15条の申請で、米裁判所の権限下で恒大は米国内での訴訟や資産の強制的な差し押さえなどを回避することができる。これによって28日に予定している外貨建て債券の保有者との債務再編の協議を有利に進める狙いがあるとみられる。

同社は16日夜、もともと22、23日に予定していた協議を28日に延期すると発表していた。



週間原油コストの推移

	期間	原油相場		為替(▲は円高)		円建て原油コスト	
		ドル/バレル	前週比	ドル/円	前週比	円/ℓ	前週比
火曜日～ 月曜日	7/4～7/10	77.02	2.26	145.05	▲0.22	70.26	1.96
	7/11～7/17	80.14	3.12	140.52	▲4.53	70.83	0.57
	7/18～7/24	80.89	0.75	140.91	0.39	71.69	0.86
	7/25～7/31	84.73	3.84	141.71	0.80	75.52	3.83
	8/1～8/7	86.09	1.36	143.75	2.04	77.83	2.31
	8/8～8/14	87.52	1.43	144.90	1.15	79.76	1.93
水曜日～ 火曜日	7/5～7/11	77.30	2.57	144.43	▲1.03	70.22	1.85
	7/12～7/18	80.46	3.16	139.87	▲4.56	70.78	0.56
	7/19～7/25	81.57	1.11	141.45	1.58	72.57	1.79
	7/26～8/1	85.04	3.47	141.88	0.43	75.88	3.31
	8/2～8/8	86.19	1.15	143.87	1.99	77.99	2.11
	8/9～8/15	87.72	1.53	145.53	1.66	80.29	2.30

※原油はドバイ、オマーン平均、為替レートは三菱UFJ銀行のTTSLレート



②アスファルト合材

需給概況

アスファルト合材 需給動向		
地域	時期	動向
東日本	8月上旬	やや緩
西日本	8月上旬	やや緩

※東日本は、北海道、東北、関東甲信。西日本は、中部、北陸、関西、中国、四国、九州、沖縄。

8月上旬の合材需給は、東日本、西日本ともにやや緩い。ENEOSの製油所を中心に、7月下旬からストアスの供給量が増加に転じていることを受け、各地で合材の供給も潤沢になっている。反面、7月下旬まで堅調に推移していた合材需要は、8月中旬のお盆の連休を控え、官公庁による舗装工事向けの需要が減少している。

東北、中国地方、九州・沖縄では需給の緩みが目立つ。東北では、岩手県や宮城県など太平洋側の地域を中心に、東日本大震災後に続けられてきた道路舗装工事が、昨年後半にほぼ終了したことで、新規に加え修繕工事が急減している。中国地方や九州・沖縄では、台風6号による長雨の影響で、多くの舗装工事が中止に追い込まれている。沖縄県では、那覇空港で進められていた誘導路の改良工事が8月上旬から停止となっている。大手道路舗装は「九州・沖縄と中国地方の需要は今後、天候次第で増加に転じる可能性があるものの、東北の需要減は構造的な問題で長期化しそうだ」と伝えている。

全国的に需要が低迷するなか唯一、首都圏における合材需要は8月入り後も堅調だ。官公庁の舗装工事向けの需要が底堅いうえ、成田空港や羽田空港の舗装工事向けの需要が増勢となっている。NEXCO東日本が関越自動車道、中央自動車道、首都圏中央自動車連絡道の複数個所で大型工事を進めている影響もある。道路舗装会社は「首都圏の8月上旬の出荷は前年の水準を上回っている」と伝えた。



価格概況

アスファルト・新規合材 取引価格 (工場渡し)			単位: 円/トン
地域	時期	取引価格帯	相場動向
東日本・合材工場密集地	8月上旬	11,000半ば~12,000円半ば	横ばい
西日本・合材工場密集地	8月上旬	11,000半ば~12,000円半ば	横ばい
合材工場過疎地 (山間部など)	8月上旬	17,000~22,000	横ばい

※東日本は、北海道、東北、関東甲信。西日本は、中部、北陸、関西、中国、四国、九州、沖縄。

一般的な密粒度・新規アスファルト合材の8月上旬の相場は、7月上旬から横ばい。合材工場渡しの取引価格の中心は、東日本および西日本ともにトンあたり11,000円台半ば~12,000円台半ば。茨城県南部、大阪府堺市周辺ではそれぞれ12,000円前後の成約が聞かれた。8月入り後も販売価格を据え置く道路舗装会社が多い。盆の連休を控え官公庁による道路舗装工事の需要が頭打ちになっており、販価を引き上げづらい商況だ。ENEOSによる8月のストアスの卸販売価格が7月比で4,000円上昇しているものの、大手道路舗装は「ある程度の販売量を確保するには、唱えを据え置かざるを得ない」としている。

再生合材の8月上旬の相場も7月からもち合った。東日本、西日本ともに合材工場渡しの取引の中心は、8,000円台半ば~10,000円台半ば。東京都の臨海部、千葉県東部では9,000円台半ばの成約が聞かれた。

改質合材の工場渡しの8月上旬の取引価格の中心は、15,000円~18,000円と7月上旬から200円下落。販価を引き下げ販売量の確保に向けた動きが残る。兵庫県の沿岸部で17,000円を上回る成約が具現する一方、千葉県南部では15,000円前後の成約があった。ただ8月入り後は、改質合材の相場下落に一服感が出始めている。道路舗装会社は「原油相場の強さを受けストアス価格が急ピッチで上昇している。秋口にかけては改質合材の販価を引き上げたい」との意向を強めている。



価格トピックス

ダンプトラック、値上げ交渉進む

合材を輸送するダンプトラックの運賃の値上げ交渉が進んでいる。燃料費や人件費の高騰を背景にダンプトラックを運行する運送会社の多くは昨年後半から、荷主である道路舗装会社へ値上げを要請している。また2024年度から実施される「働き方改革」の一環で運転手の労働時間に上限が課されることを前に、7月以降には追加での値上げ要請を始める運送会社が少なくない。合材の輸送に関しては、道路会社がダンプトラックを所有して契約先の建設会社や中小道路会社へ直接、合材を販売するケースもあるが、多くは合材の輸送を運送会社に委託している。道路会社の多くは、運送会社による値上げ要請の一部を既に受け入れているところが多く、舗装工事の現場への持ち届けによる合材販売価格への価格転嫁が急務となっている。

値上げの中心、トンあたり500～800円

道路会社が要請している値上げの水準は、新規および再生合材を輸送する場合、9～10トンの合材を積載可能な大型車でトンあたり500～800円が中心となっている。運賃にはばらつきが大きいものの、10～20キロメートルと比較的近距离の舗装工事現場へ輸送する場合、およそ同1,300～1,800円となる。このため道路会社が今回、要請する値上げ率は、少なくとも30%に達することになる。ダンプトラックの運賃は、大手道路舗装の一部が毎年、運送会社との間で基準運賃であるタリフを決めて期中での価格改定を行わない場合もあるが、他の道路会社は、各合材工場が、それぞれ状況の変動に合わせて都度、運送会社と交渉して運賃を決めている。