



カナダ物価4%高に動揺、米金融政策の火種に

米連邦公開市場委員会（FOMC）の結果公表を翌日に控えた19日の米株式市場は、隣国カナダから届いたインフレ再加速の一報に動揺した。利上げ停止を探る米連邦準備理事会（FRB）の金融政策の火種になるとして懸念が広がっている。

カナダで19日発表された8月の消費者物価指数（CPI）は前年同月比の上昇率が4.0%と7月（3.3%）を上回り、市場予想（3.8%）も超えた。上昇率は4月以来の大きさだ。カナダ銀行（中央銀行）の金融引き締めで、6月（2.8%）にかけて鈍化傾向にあったインフレが再び加速。市場では「インフレ圧力はカナダ中銀の想定よりも強い」（CIBCキャピタル・マーケットズのアンドリュー・グランサム氏）とみられている。

カナダ中銀は3月に停止した利上げを6月に再開。7月は連続利上げに踏み切り、9月には政策金利を据え置いていた。8月のCPI上振れで、TD証券は「カナダ中銀はまだ物価抑制のミッションを達成していない」と指摘。「今後の金融政策会合は（データによって利上げが検討される）『ライブ』になる」とみる。

米国にとって悩ましいのは、ガソリン価格の高騰がカナダの物価を押し上げた点だ。足元では原油先物相場の上昇が目立ち、19日には米指標油種のWTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）期近物が一時1バレル93ドル台後半と昨年11月以来の高値をつけた。原油はガソリンのほか幅広い産業の原燃料になるため米国の物価高につながるとの警戒感が強まっている。

こうした懸念を映し、19日は米ダウ工業株30種平均が反落した。前日比106ドル安の3万4517ドルで終え、下げ幅は300ドルに達する場面もあった。ニューヨーク債券市場では前日に4.30%で終えていた米長期金利が一時4.3%台後半まで水準を切り上げた。

FRBは20日まで開くFOMCで政策金利を据え置く見込みだ。市場の関心は、あわせて公表される参加者らの政策金利見通し（ドットチャート）やパウエルFRB議長の記者会見に集まる。パウエル議長が物価高への懸念を示せば、FRBが高い政策金利を長く維持するとの観測が高まり米株式相場には逆風となる。

足元では自動車大手に対する全米自動車労組（UAW）のストライキが続き、賃上げや自動車価格の上昇が物価を押し上げるとの見方も広がる。物価を巡る市場の動揺は当面続きそうな気配だ。



JAL、SAFでNY便 ANAはCO2削減証書発行

航空各社で再生航空燃料（SAF）の活用が広がっている。日本航空（JAL）は羽田ーニューヨーク線の燃料の11%をSAFに置き換えた。全日本空輸（ANA）も航空貨物でSAFを使って減らした二酸化炭素（CO2）の排出量の削減証書を荷主にも発行するサービスを4日から開始した。脱炭素へ向けた取り組みをアピールする。



JALは14～20日までの期間限定で、羽田発ニューヨーク行きのJL006便で全燃料搭載量の11%をSAFに置き換えた「サステナブル・チャレンジフライト」を実施している。18～19日に4年に1度開催される国連SDGサミットに合わせた。環境に配慮したデザートや再生プラスチックのアメニティーも提供する。羽田発の国際線でSAFを利用するのは初めて。

初日の14日に羽田空港で開いた出発式にはJALの赤坂祐二社長や国土交通省の平岡成哲航空局局長が出席した。赤坂社長は「航空にとっては大きなチャレンジが続くが、着々と準備を進めたい」と述べ、搭乗客に向けては「ほんの少し先の未来のフライトを体験してほしい」と呼びかけた。平岡局長は「航空各社とも協力し、SAFの利用促進に取り組みたい」と話した。

ANAも4日から航空貨物で荷主企業にもCO2の削減を割り当てたことを示す証書を発行するサービスを始めた。従来は貨物代理店などの仲介業者（フォワーダー）のみに発行していたが、荷主企業からの要望も強かった。

荷主企業も発行を受けることができれば、「スコープ3」と呼ばれる取引先などの供給網全体の排出量の削減として加算できる。追加でかかる費用の負担割合は荷主企業とフォワーダーで決める。



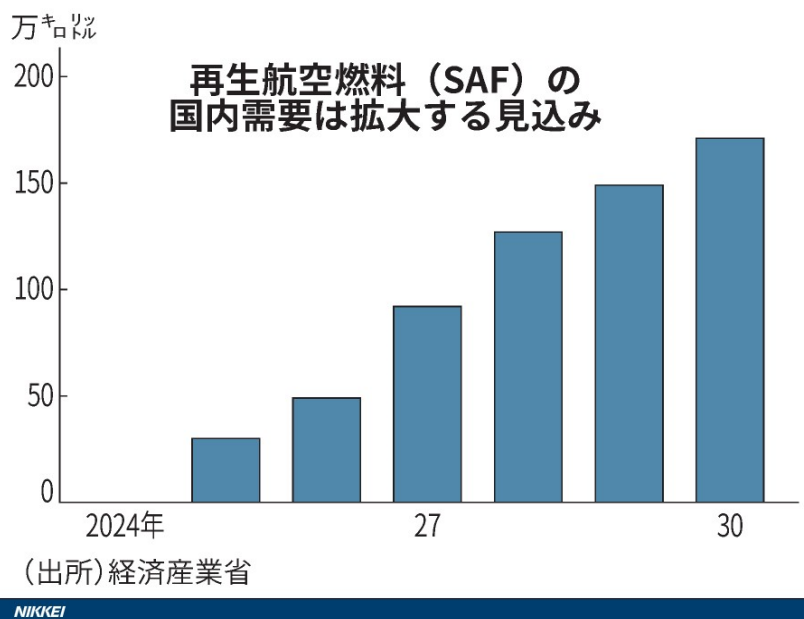
こうしたSAFを使ったサービスをアピールする背景には調達への懸念がある。国内の運輸部門のCO2排出量は、国土交通省によると国内航空が全体の5%を占める。

欧州では鉄道などに比べて相対的にCO2排出量が多い航空機を利用することは「飛び恥」と言われ、航空機への風当たりが強く、利用が減退するおそれもある。

そのため、CO2削減による脱炭素化は航空業界にとって喫緊の課題だ。国際航空運送協会（IATA）も2050年までにCO2の排出実質ゼロを掲げ、SAFの利用拡大を促している。

ただ、SAFの需要に対して供給は追いついていない。国交省などによると世界の供給量は20年時点で約6.3万キロリットル。30年には日本だけで171万キロリットルが必要とされている。現在はほぼ全量を海外からの輸入に頼っている。

国内でも製造量が増えれば調達コストも下がる見込みだが、「SAF製造業者は今後の需要拡大を見通せないのでは」（航空関係者）と疑う向きもある。航空会社としては確実な需要をアピールすることで、確実な増産と調達増につなげたい考えだ。





合成樹脂、値上げ相次ぐ

石油化学メーカーが10月から汎用合成樹脂の価格を相次いで引き上げる。上げ幅は5～8%とみられる。原料となるナフサ（粗製ガソリン）の価格上昇が見込まれるのを理由としている。自動車や電気製品の部材、包装資材といった価格の上昇圧力につながる。

プライムポリマーは10月1日納入分から、ポリエチレンとポリプロピレンの価格を1キログラムあたり15円以上引き上げる。旭化成はポリエチレン、サンアロマーはポリプロピレンをそれぞれ10月1日出荷分から1キログラムあたり20円以上値上げすると発表した。

原油高や円安を受けて、国内で生産するナフサの価格上昇が見込まれているためだ。国産ナフサの価格は輸入ナフサの価格をもとに決める。

輸入ナフサ価格の先行指標となるアジア地区のスポット（随時契約）価格は6月下旬に1トン500ドルを下回ったが、その後上昇基調に転じ、現在は700ドル台前半と3月上旬以来の高値水準にある。

外国為替市場では円安・ドル高の流れが強まっている。日米の金利差を映した円安は輸入価格の高騰に拍車をかけ、国産ナフサ価格を押し上げる要因となる。

石化メーカー各社は、10月に決まる7～9月期の国産ナフサ価格を1キロリットルあたり6万2000円程度と予想している。4～6月期に比べて1割近く安いのが、2024年1月末に決まる23年10～12月期は「（7～9月期を大きく上回る）7万5000円程度を見込んでいる」（旭化成）という。



WTI急騰、米国から欧州・アジア向けの原油フロー途絶える



米国産原油の指標となるWTI価格が最近急騰した影響で、米国で調達した原油を欧州やアジアで売却する取引が途絶えている。

サウジアラビアの主導による「OPECプラス」の供給削減と、米シェールオイルの生産減少がWTIを押し上げた要因。このため米国産原油は需給が引き締まった国内にとどまった上に、WTIの北海ブレントに対するディスカウント幅も8月以降で最小となり、外国人にとっては米国産原油を積極的に買いにくい地合いに変わった。

シンガポールに拠点を置くあるトレーダーは「米国から欧州とアジアに原油を回す道はふさがれた。これはOPECプラスの動きのせいだと思う」と指摘した。

WTIにつれて北海ブレント価格も上昇しており、アジアの精製業者は今後、中東産原油に依存することになるだろうと複数のトレーダーは話した。



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	8/8～8/14	87.52	1.43	144.90	1.15	79.76	1.93
	8/15～8/21	85.82	▲1.70	146.77	1.87	79.22	▲0.54
	8/22～8/28	85.55	▲0.27	146.92	0.15	79.05	▲0.17
	8/29～9/4	87.74	2.19	147.16	0.24	81.21	2.16
	9/5～9/11	90.87	3.13	148.27	1.11	84.74	3.53
	9/12～9/18	93.92	3.05	148.21	▲0.06	87.55	2.81
水曜日～ 火曜日	8/9～8/15	87.72	1.53	145.53	1.66	80.29	2.30
	8/16～8/22	85.53	▲2.19	146.90	1.37	79.02	▲1.27
	8/23～8/29	85.58	0.05	146.98	0.08	79.11	0.09
	8/30～9/5	88.31	2.73	147.16	0.18	81.73	2.62
	9/6～9/12	91.25	2.94	148.30	1.14	85.11	3.38
	9/13～9/19	94.52	3.27	148.46	0.16	88.25	3.14

※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