



原油、中東情勢の緊迫化で下値は限定的

原油相場は底堅い展開か。前週は紅海の治安悪化で原油の供給不安が意識され、米原油先物は一時的約3週間ぶりの高値をつけた。米連邦準備理事会（FRB）の利下げ観測も相場を下支えする。



今週も中東情勢に注目が集まる。エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）の野神隆之首席エコノミストは「親イラン武装組織フーシによる商船への攻撃で中東情勢は再び緊迫化しており、原油相場の下落余地は限られる」とみる。

「米連邦公開市場委員会（FOMC）の余波で米国の利下げ期待も根強い」（野神氏）。景気回復による需要増が見込まれる原油や、金の買い材料となり、国際商品の総合的な値動きを示すLSEG・コアコモディティCRB指数も底堅く推移しそうだ。

中国景気が原油相場の重荷となる可能性もある。27日発表の1～11月の中国工業企業利益で落ち込みが広がれば、原油価格の上値を抑えそうだ。



円、方向感つかみにくく

今週の対ドルの円相場は方向感に欠けた展開になりそう。クリスマス休暇で市場参加者が少なく取引を手控えるムードも強い。相場は振れやすくなるものの方向感とはつかみにくいとの声が多い。



日銀は27日、18～19日に開いた金融政策決定会合の発言内容をまとめた「主な意見」を公表する。大和証券の多田出健太チーフ為替ストラテジストは「日銀が金融引き締めに積極的なタカ派姿勢を示せば円高に振れる可能性がある」と話す。

26日は全米住宅価格を示す10月のS&Pケース・シラー住宅価格指数、29日は12月のシカゴ購買部協会景気指数（PMI）が発表される。市場予想を下回れば早期の米利下げ観測を後押しする。

ユーロ相場は前週に一時1ユーロ=1.10ドル台と11月下旬以来1カ月ぶりの高値をつけた。欧州中央銀行（ECB）のラガルド総裁は市場の利下げ観測をけん制する姿勢を示す。ユーロ相場は対ドルで底堅く推移しそうだ。



鹿島、下請けと資材共同配送 トラック台数1割減らす



鹿島は自社や複数の下請け工事会社が現場に持ち込む建材・資材を共同で運ぶ取り組みを始める。ヤマトホールディングス（HD）子会社と組み、運送会社と下請け会社を仲介するシステムを導入し、混載しやすくする。工事現場に出入りするトラックを1割減らす。時間外労働の上限規制適用で運転手不足が懸念される「物流の2024年問題」に対応する。

ヤマトHD子会社のヤマトシステム開発（東京・江東）とシステムを共同開発した。運送会社にトラックの空き情報を登録してもらい、下請け会社が混載可能なトラックを見つけやすくする。システムにチャット機能をつけ、運送会社と下請け会社間で詳細を詰めやすいようにする。

鉄筋施工会社が鉄筋を運ぶトラックに、コンクリート施工会社の型枠パネルも積むといった使われ方を想定する。運送会社にとってはトラックの積載量が増え、トラック1台あたりの収益も上がる。

12月に神奈川県内の工事現場で運用を開始した。鹿島がシステムの費用を負担し、2024年以降に全国の現場に順次広げる。今後マッチングシステムの自動化にも取り組み、将来的には他の建設会社へのシステム提供も目指す。

超高層ビルの工事現場では100社超の下請け会社が入り出す。従来は各社が個別に運送会社を手配していたが、「ここ2～3年で運送会社を手配できないケースが出始めている」（鹿島）という。

システム導入以外でも物流効率化に取り組む。工事現場ごとに現場近くに資材や機器類を集約する物流拠点を整備する。拠点内で工事中のオフィスや集合住宅のフロアごとに必要なものを仕分けすることで、工事現場への荷運びを効率化する。従来、大型トラックの出入りが難しい工事現場は中小型トラックで何度も行き来する必要があった。物流拠点を設ければ拠点までは大型トラックを活用できるようになり、輸送効率が高まる。

政府の「持続可能な物流の実現に向けた検討会」は、運転手への時間外労働の上限規制が適用されると、約14%の輸送能力が不足すると試算する。建設業は約1割の輸送が困難になると推計する。ゼネコン各社にとって対策は急務だ。



ゼネコン各社の「物流2024年問題」対応	
鹿島	自社や下請け会社が使うトラックに建材や資材を混載する
大林組	現場近くに資材の仮置き場などを設け運転手の待機時間減らす
清水建設	現場近くの物流拠点で建材・資材を集約し、まとめて運ぶ
大成建設	子会社がコンクリート製品の輸送をトラックから鉄道にシフト
竹中工務店	ドローン輸送を拡大

大林組は東京や大阪で建設現場の近くに資材の仮置きや車両待機用のスペースを設ける取り組みを進めている。自社で開発する工事現場周辺の渋滞予測システムとも連携させ、車両をスムーズに運行させることでドライバーの運転時間の削減につなげる。

清水建設もロジスティードと組み、工事現場の近くにスチールドアや窓枠などの建材を集約する物流拠点を設けている。東京都や北関東を管轄する東京支店の工事現場への輸送を中継し、工事現場の出入りが難しい大型トラックが物流拠点と資材センターの間を行き来することで輸送効率を高める。既に約20の現場で導入済みで、24年度以降に本格的に広げる。

大成建設の子会社で集合住宅の施工を手掛ける大成ユーレック（東京・港）はマンションの階段などのコンクリート製品を埼玉県の工場から鉄道で輸送する取り組みを2023年に始めた。鉄道用のコンテナに部材を載せて鉄道で運ぶことで、愛知県や滋賀県などの現場への運搬であればトラック輸送と比べて運賃を数割抑えられるという。

鉄道輸送であれば施工現場近くの貨物駅にコンテナを数日間置くことができるため「天候などによる現場の工程変更にも左右されずに出荷でき、工場の休日出勤も減らせた」（同社）という。今後はコンテナに積みやすい部材を使った設計を増やすほか、大型トンネルに使うコンクリート部材の運搬も目指す。



中国経済、債務膨張か低成長か 迫られる究極の選択



中国は昨年末に新型コロナウイルスの感染を徹底的に封じ込める「ゼロコロナ政策」を解除したが、その後の景気回復は期待外れだった。このことは、数十年にわたる目覚ましい経済成長の根幹に疑問を突きつけており、政府は来年以降、「債務を増やすか、低成長に甘んじるか」という究極の選択を迫られるだろう。

ゼロコロナ政策が解除されれば、消費者はこぞってショッピングモールに押し寄せ、外国からの投資は再開し、工場はフル稼働して土地入札と住宅販売も安定する――。当初の期待はこうだった。

ところが現実には、中国の消費者は万が一の事態に備えて貯蓄し、外国企業は資金を引き揚げ、工場は西側諸国からの需要減退に見舞われ、不動産開発業者はデフォルト（債務不履行）を起こしている。

この展開は、中国の成長モデルに長年疑問を呈してきたエコノミストの見方がある程度裏付けている。中には、中国経済を日本のバブル崩壊と「失われた数十年」になぞらえるエコノミストもいる。

中国経済の「懐疑派」は、中国は10年前に建設主導から消費主導の成長モデルに切り替えるべきだったのに、それを怠ったと主張している。この10年、債務は経済成長をしのぐペースで膨らみ、地方政府と不動産企業が返済に苦慮する水準に達した。

政策当局者は今年、消費を押し上げ、経済の不動産セクター依存を減らすと約束。銀行に対しては、不動産から高性能製品を作る製造業へと、貸し出しをシフトするよう指導した。



しかし、債務一掃と経済再構築に向けた具体的かつ長期的なロードマップは依然として描かれていない。

中国がどのような選択を採るにせよ、人口縮小と高齢化、そして西側が対中ビジネスへの警戒感を強めているという地政学的環境を考慮に入れる必要がある。

<何が問題なのか>

2023年の中国の成長率は5%程度と、世界経済全体をしのぐペースとなりそうだ。しかしその裏に潜むのは、国内総生産（GDP）の40%以上を投資が占めるという実態だ。これは米国の2倍であり、投資の大きな部分が非生産的であることを意味する。

つまり多くの国民は成長を実感していない。若者の失業率は6月に21%を超えた。当局はそれ以来、若年層失業率の発表をやめ、物議を醸している。

高度な職に就くために学んだ大卒者は今、低スキル労働に従事せざるを得ず、他の労働者らは賃下げの憂き目に遭っている。

不動産が家計資産の70%を占める中国にあって、住宅所有者は貧しくなっていると感じている。数少ない明るいセクターである電気自動車（EV）産業でも、価格競争がサプライヤーと労働者を苦しめている。

アナリストによると、国民に広がる悲観論は、習近平国家主席に社会不安のリスクを突きつけかねない。中国が日本型の経済停滞に陥っているのだとすれば、日本のような経済発展を達成する前にそうなってしまうということだ。

世界中の産業が中国のサプライヤーに大きく依存している以上、このことは幅広い影響を及ぼすだろう。アフリカと中南米は、中国がコモディティーを買ってくれて、工業化の資金を出してくれると期待している。



政府／24年度予算案で公共事業費6・1兆円、23年度補正と一体で事業量確保

2023年12月25日 行政・団体 [1面]



文字サイズ 小 中 大

2024年度国土交通省関係一般会計予算案

品目	数量	
	当額	前年度比増減(%)
国土資本	484,407	0.0
治水	432,184	0.0
海防	32,223	0.0
道路整備	1,471,462	0.0
港湾空港鉄道等	485,734	1.5
港湾	244,963	0.2
空港	20,825	7.4
航空・船舶鉄道	22,922	0.0
新幹線	45,272	0.0
新幹線交通安全高層	24,712	16.3
住宅都市開発整備	736,204	△ 0.6
住宅対策	536,108	△ 0.0
都市圏整備	204,198	△ 0.1
国土強靱化	162,518	0.1
国土強靱化整備	444,808	△ 0.1
国土水産整備	24,874	0.0
国土水産整備等	145,181	14.6
上下水道	132,775	19.6
上下水道	2,000	増額
水質	17,136	0.9
下水道	32,629	13.9
国営公園等	32,586	0.0
社会資本総合整備	1,317,105	△ 1.7
社会資本整備総合交付金	506,453	△ 7.9
防災・安全交付金	876,652	2.3
小計	6,212,203	0.0
繰越費等	18,943	2.0
一般公共事業計	6,231,146	0.0
災害復旧等	37,949	0.7
公共事業関係計	6,269,094	0.0
その他施設	36,947	21.9
行政経費	496,632	5.5
合計	6,765,673	0.9

政府は22日、2024年度予算案を決定した。一般会計の総額は112兆0717億円で、うち公共事業関係費は前年度を26億円上回る6兆0828億円を確保した。国土強靱化に重点を置き、関連予算として4兆円超を配分。建設資材の価格高騰などを背景に23年度補正予算で別枠計上された「国土強靱化緊急対応枠」は設定されなかったものの「(資材高騰を踏まえ必要な事業経費を)23年度補正と24年度当初の一体で確保できた」(国土交通省官房会計課)とする。

23年度補正予算では「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」の4年目分を含め、公共事業

関係費として前年度比1996億円増の2兆2009億円を計上。24年度予算案と合わせて切れ目なく事業執行に当たる。国土強靱化対策でハード整備とソフト対策の一体的な取り組みや、土地利用規制と組み合わせた治水対策などを推進し、防災・減災効果を一層引き出す。

国交省分は一般会計の総額が5兆9537億円(前年度比0・8%増)。うち公共事業関係費は水道事業の移管も加味した上で、前年度を23億円上回る5兆2901億円となった。地方自治体向けの防災・安全交付金は8707億円(2・3%増)、社会資本整備総合交付金は5065億円(7・8%減)。施策別では流域治水の加速化・強化に6114億円、老朽化対策などインフラメンテナンスに7628億円と前年度を上回る額を計上した。

施工時期の平準化などを目的に国庫債務負担行為(国債)も前年度並みの水準で設定。国交省分は2カ年以上の国債7543億円、当該年度の支出がゼロで年度内に発注できるゼロ国債1888億円、5か年加速化対策に基づく事業などの執行を促進する事業加速円滑化国債777億円を設定した。

独立行政法人などに充てる財政投融资には総額で2兆0789億円(10・7%減)を計上した。

公共事業関係費の府省別内訳(国交省を除く)は次の通り。

▽農林水産省=6986億円▽経済産業省=22億円▽環境省=495億円▽内閣府=424億円。



2024年度国土交通省関係一般会計予算案

(単位：百万円、△はマイナス)

	国費	
	当初	前年度 比増減 (%)
治山治水	884,407	0.0
治水	852,184	0.0
海岸	32,223	0.0
道路整備	1,671,492	0.0
港湾空港鉄道等	403,734	1.5
港湾	244,903	0.2
空港	30,925	7.6
都市・幹線鉄道	22,822	0.0
新幹線	80,372	0.0
船舶交通安全基盤	24,712	16.3
住宅都市環境整備	730,304	△ 0.0
住宅対策	156,106	△ 0.0
都市環境整備	574,198	△ 0.1
市街地整備	102,516	0.1
道路環境整備	446,808	△ 0.1
都市水環境整備	24,874	0.0
公園水道廃棄物処理等	145,161	14.6
上下水道	112,775	19.6
上下水道	3,000	皆増
水道	17,136	0.6
下水道	92,639	19.9
国営公園等	32,386	0.0
社会資本総合整備	1,377,105	△ 1.7
社会資本整備総合交付金	506,453	△ 7.8
防災・安全交付金	870,652	2.3
小計	5,212,203	0.0
推進費等	19,942	2.0
一般公共事業計	5,232,145	0.0
災害復旧等	57,949	0.7
公共事業関係計	5,290,094	0.0
その他施設	56,947	21.9
行政経費	606,632	5.5
合計	5,953,673	0.8