



設備投資が最高に、小売りや DX 関連堅調 影落とす中国

2023年度の設備投資動向調査（修正計画）は過去最高を更新した。目立ったのは非製造業の底堅さだ。人手不足を背景に小売業などがデジタル関連の投資を増やした。一方で中国景気の先行き不透明感などから、製造業では期初計画から下方修正する企業もあった。高水準で推移する設備投資は持続力が問われる局面に入る。

企業別の設備投資で首位は NTT。前年度実績比 7.4%増の 2 兆円だった。5 位はパナソニックホールディングスで 2.3 倍の 7000 億円。いずれも春の期初計画を変えなかった。パナは重点投資領域と定める電気自動車（EV）向け電池の増産に向け、米カンザス新工場に投資する。

非製造業では、効率化のためのデジタル投資などで期初計画から増やす動きが多かった。スーパー大手のライフコーポレーションは 14 億円積み増した。人手不足が深刻化する中、近畿圏全店舗に電子棚札の導入を進めるほか、セルフレジの拡大などシステム投資も増やしている。

ライフコーポレーションは人手不足が深刻化する中、セルフレジの導入を広げている

AOKI ホールディングスは前年度実績比 93.9%増の 120 億円。計画からは 61.1%増やした。

「エンターテイメント事業」で店舗の改装が増えたほか、セルフ会計による自動入退店システムを導入した。

デジタル投資は前年度実績比 23%増の 7629 億円で 05 年度以降で最高となった。IT（情報技術）を使ったデジタルトランスフォーメーション（DX）を進めるとの回答が 40.9%で過去最多だった。サイバー攻撃リスクに備え、投資額を上積みする傾向もある。

設備投資修正計画
(単位：百万円、増減率%、▲は減)

社数	23年度 修正計画	22年度 実績比 増減率	当初 計画比 増減率	22年度 実績額	22年度の 21年度比 増減率
全産業	874 31,996,314	17.3	▲0.5	27,286,359	15.1
〈製造業〉	481 20,077,751	21.0	▲0.8	16,595,395	18.9
化学	65 3,061,092	35.0	▲1.3	2,267,221	23.2
非鉄・金属	40 727,671	20.8	▲3.8	602,338	28.4
鉄鋼	17 678,801	35.2	▲3.4	502,243	▲3.8
窯業	21 615,581	1.7	▲10.3	605,580	24.9
繊維	15 328,361	31.5	2.6	249,795	3.9
紙・パルプ	13 303,761	▲1.0	2.3	306,715	1.1
<素材合計>	171 5,715,267	26.1	▲2.5	4,533,892	17.4
電気機器	88 5,003,580	13.9	▲2.7	4,391,179	21.5
自動車	33 4,483,267	20.2	3.0	3,728,487	19.8
機械	70 1,388,089	19.4	0.0	1,162,950	25.4
食品	44 1,127,726	27.9	▲0.2	881,861	5.2
石油	4 756,048	32.1	0.3	572,351	2.4
ゴム	4 517,165	33.0	0.3	388,827	23.0
その他製造	36 437,969	10.7	0.8	395,487	43.7
精密機器	9 263,881	27.1	0.5	207,549	8.3
医薬品	17 251,361	12.2	0.2	224,011	14.5
造船	4 126,898	21.1	▲7.5	104,773	57.9
〈非製造業〉	393 11,918,563	11.5	0.0	10,690,964	9.7
通信	7 2,786,740	11.2	5.7	2,507,143	5.6
鉄道・バス	20 2,641,677	32.7	0.0	1,990,291	0.3
不動産	29 1,232,039	▲22.8	1.4	1,596,638	59.2
小売業	55 1,017,348	16.6	1.2	872,471	0.9
建設	66 911,256	▲5.0	▲3.2	958,966	18.5
電力	2 815,000	11.9	0.0	728,064	▲3.1
ガス	6 537,084	19.5	▲0.1	449,414	4.5
サービス	101 517,120	14.5	▲0.6	451,480	6.0
空運	4 489,685	97.5	0.1	248,004	▲23.6
郵業	2 294,017	▲15.3	▲29.0	347,179	82.6
商社	66 206,726	26.2	0.1	163,766	6.8
陸運	6 198,348	20.9	▲15.0	164,074	▲12.1
その他金融	3 109,126	12.9	12.3	96,645	11.0
倉庫・運輸関連	18 93,887	18.1	1.2	79,505	▲32.9
水産	4 64,853	86.1	0.0	34,855	8.8
海運	4 3,657	48.1	▲39.6	2,469	▲75.3

(注)社数の少ない業種は一部省いた

スマホ需要が減速

製造業ではスマートフォンやパソコンの需要低

迷で電気機器などが振るわない。電子部品

を手がける TDK は当初計画比 7.7%減の

2400 億円で、前年度からは 13%減らし

た。積層セラミックコンデンサー（MLCC）や

2 次電池向けを中心に投資を抑える。斎藤

昇社長は「市場環境の先行きは不透明な状

況が続く」と話す。

TDK の積層セラミックコンデンサー

(MLCC) の樹脂電極品の低抵抗タイプ (同社提供)

半導体市況も調整局面が続いている。日本ガイシは半導体関連の一部の投資を先送りし、期初計画から 100 億円下げ 560 億円とする。小林茂社長は「半導体市場は中長期的には伸びるが、足元ではロジック半導体やパワー半導体を除くと市況は弱い」と話す。

今後はサービス消費や訪日客の回復余地があることなどから、非製造業の設備投資は底堅く推移するとの見方が多い。やや弱含みの製造業のカギを握るのが外需だ。

海外投資がカギに

海外投資額は前年度実績比 21%増の 3 兆 8937 億円だったが、期初計画からは 2.4%減った。地域別で米国や欧州連合（EU）でそれぞれ 3.9%、2.6%上積みする一方で、中国向けが 6.7%減った。

不動産市場が落ち込む中国では家計の将来不安が根強く、節約志向が消費を鈍らせている。電子部品の NOK の中国向け投資は 177 億円。前年度比 29.3%減で、当初計画から 2.8%減らした。中国の景気減速でスマホ向けなどの投資が一服したことが背景にある。

DIC は中国の設備投資を当初計画から 38.1%引き下げた。印刷用インキや塗料などを扱う事業の設備投資が 1 年遅れている。

中国景気の先行き不透明感は拭えない。円安是正の動きもあり、製造業を中心に国内企業の投資動向は方向感が定まりにくくなっている。



原油続伸 紅海の治安悪化で供給不安 金は続伸

19日のニューヨーク・マーカンタイル取引所（NYMEX）で原油先物相場は続伸した。WTI（ウェスト・テキサス・インターミディエート）で期近の1月物は前日比0.97ドル（1.3%）高の1バレル73.44ドルで取引を終えた。紅海でイエメンの親イラン武装組織フーシによる商船への攻撃が相次いでいるのを受け、企業の間で航路を変更する動きが出ている。供給に悪影響が出るとの見方が原油相場を押し上げた。

英石油大手BPなどが治安の悪化を理由に紅海の航行を回避すると公表した。地政学リスクの高まりへの警戒に加え、原油の輸送に通常より時間がかかり、需給の引き締めまりにつながるの見方から、原油先物には買いが入った。

サンフランシスコ連銀のデイリー総裁は米紙ウォール・ストリート・ジャーナルが18日に公開したインタビューで「来年に3回利下げしたとしても（政策金利は）かなり引き締めめになるだろう」と述べた。

「我々は将来を見据え、物価の安定をもたらしつつ雇用を奪わないようにする必要がある」とも話した。景気に配慮しながら利下げに転じることを支持する考えを示し、原油需要の下支えにつながるの見方も相場を押し上げた。

ニューヨーク金先物相場は続伸した。ニューヨーク商品取引所（COMEX）で取引の中心である2月物は前日比11.6ドル（0.6%）高の1トロイオンス2052.1ドルで取引を終えた。米長期金

利が低下する場面で、金利の付かない資産である金の先物の投資妙味が意識された。中東の地政学リスクが意識され、相対的に安全とされる金の先物に買いが入った面もある。

日経新聞

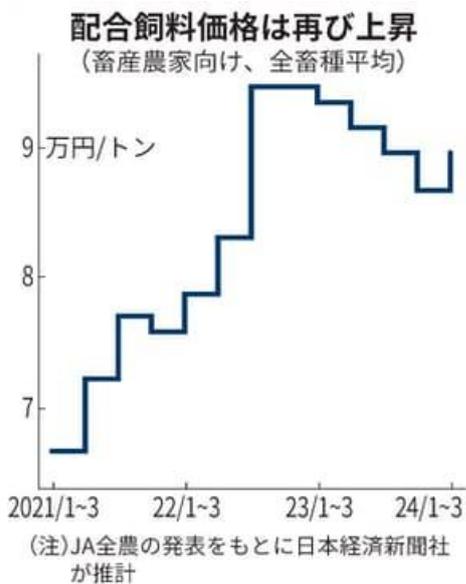


畜産のコスト増再び 配合飼料 6期ぶり上げ、24年1~3月

月

飼料最大手の全国農業協同組合連合会（JA 全農）は19日、2024年1~3月期の畜産農家向け配合飼料の出荷価格を引き上げると発表した。パナマ運河の水位低下の影響で海上運賃が上昇。円安もあって原料の輸入コストが上がった。畜産のコストに占める飼料の割合は高く、負担が再び増しそうだ。

値上げは22年7~9月期以来、6四半期ぶり。家畜の種類ごとに価格改定幅は異なるが、前期（10~12月期）に比べて全畜種平均で1トン2800円（3.2%）の引き上げとなる。新価格は平均で同8万9500円程度とみられる。



24年1~3月期は原料や為替について9~11月の価格水準の推移を値決めの参考にする。

原料の約5割を占めるトウモロコシはこの間、米国内の順調な収穫を映して軟調な値動きだった。国際指標となる米シカゴ市場の先物価格（中心限月）は、9月上旬に1ブッシェル4.8ドル前後で推移したが、11月

下旬に一時 4.5 ドル前後と 20 年末以来、約 3 年ぶりの安値水準を付けた。

主原料の相場が下落傾向で推移したにもかかわらず、飼料価格が値上がりしたのは、海上運賃の上昇が一因だ。

トウモロコシは、主産地の米国から主にパナマ運河を經由して日本に運ぶ。パナマ運河は干ばつに伴う水位の低下で航行隻数が絞り込まれた。円滑な輸送が難しくなり、国際的な海上運賃を押し上げた。

スエズ運河や喜望峰など、輸送距離の長い航路に変更するケースが増えたことも、輸送コストがかさむ要因となっている。

円相場も値上がり響いた。足元では日銀による金融政策の修正観測からブレーキがかかってきたが、11 月には一時 1 ドル=151 円台をつけるなど急速な円安が進んだ。

副原料の大豆ミールも南米の干ばつに伴う生育不安から値上がりし、コスト高の一因となった。

農林水産省によると、畜産農家の経営コストに占める飼料代の割合は牛で 4~5 割、豚・鶏で 6~7 割を占める。飼料価格はこれまで 4 四半期連続で下落が続いたが、ロシアのウクライナ侵攻以前の水準には戻っていなかった。

北海道上士幌町で牧場を運営する菅原崇氏は、飼料が高止まりする状況で「電気代などほかのコストも上がり続け、今は収支の計算もできない」と話す。

国際情勢に価格が左右されやすい輸入原料を避け、飼料の自給量増加を検討する畜産農家もいる。ただ畑の確保や新たなコスト負担を考慮すると「（自給量を）増やすのは簡単ではない」という。

農家の負担軽減を目指した政府の配合飼料価格安定制度に基づく緊急補填は、12月分ですでに終わる。菅原氏は「補填が切れれば、かなり（経営に）影響が出てくる」と困惑する。

飼料価格の上昇は畜産農家にとって事業継続にかかわる問題だ。今後は食肉や乳製品などの小売価格にも転嫁される可能性がある。（コモディティーエディター 浜美佐、筒井恒）

日経新聞



2023年 12月 20日 担当 虻川

コンテナ大手 ONE、フーシ攻撃の紅海回避 物流遅延も

日本の海運 3 社が共同出資するコンテナ船事業会社オーシャン・ネットワーク・エクスプレス

(ONE) は 19 日、アジアと欧州を結ぶ全ての船舶について紅海の航行を停止すると決めた。イスラエルを敵視するイエメンの親イラン武装組織フーシが船舶への攻撃を重ねているためだ。物流の遅延や輸送費の上昇などの影響が出る恐れがある。

紅海はアジアと欧州をスエズ運河を経由して最短で結ぶ国際海運の要衝だ。ロイター通信によると、18 日に紅海のイエメン沖でノルウェーのタンカーが攻撃され、フーシが無人機（ドローン）による攻撃を表明した。

フーシはイスラエルと対立するイランを後ろ盾とする。パレスチナ自治区ガザでイスラム組織ハマスとイスラエルの戦闘が始まった 10 月以降、イスラエルに向かう船を攻撃すると主張してきた。

海運業界では紅海を迂回する動きが広がる。エジプトのスエズ運河庁は 17 日、11 月 19 日以降に同運河の航行をやめてアフリカ大陸南端の喜望峰回りに切り替えた船舶が 55 隻にのぼったと明らかにした。

ONE はアジア～欧州間の全ての船舶の航路を喜望峰回りに変更する。これに先立ちデンマークの海運大手 AP モラー・マースクは 12 月 15 日、紅海のバベルマンデブ海峡の航行を見合わせると表明した。同業の独ハパックロイドやスイスの MSC なども追随したと伝えられた。

紅海を迂回する動きが広がる



シャップス英国防相は 16 日、紅海で英海軍艦が無人機 1 機を破壊したと明らかにし「国際貿易と海洋安全保障への直接的な脅威だ」と無人機による船舶攻撃を非難した。同日、米中央軍は 14 機を撃墜したと発表した。紅海沿岸のフーシの支配地域から飛来したという。

イエメンとアフリカのジブチの間のバベルマンデブ海峡は狭いところで幅約 30 キロメートルしかなく、国際海運のチョークポイント（航路の要衝）として知られる。フーシはイスラエルに向けて航行する船舶を標的にしており、11 月 19 日には日本郵船がチャーターしていた自動車輸送船を拿捕（だほ）した。日本郵船は事態を受けてイスラエル向けの貨物の引き受けを停止し、航海中のイスラエル関係の船舶はスエズ運河を迂回して喜望峰回りで欧州に向かうルートに変更した。商船三井も航海中のイスラエル関係の船は喜望峰経由とした。これから出港予定のイスラエル関係の船舶は米国向けなど別の航路に振り向ける。

船舶情報会社マリントラフィックによると、紅海を通過した自動車輸送船は 12 月 1～13 日に 170 隻と前月の同期間に比べ 17%減少した。日本郵船のチャーター船が拿捕（だほ）される前は 1 日平均 15 隻が運航していたが、12 月に入って減少が目立つようになり、7 日は 6 隻にとどま

った。スエズ運河庁によると、喜望峰回りに切り替えた 55 隻は、同期間に運河を通航した 2128 隻の 3%弱にとどまる。ラビア長官は現時点で影響は限定的だとの見方を示した。

喜望峰回りは輸送にかかる日数が 10～20 日延び、燃料費もかさむ。紅海は原油や液化天然ガス（LNG）の主要輸送路にもなっており、迂回の動きが拡大・長期化すればエネルギー価格の上昇圧力になる。18 日には英石油大手 BP が紅海の運航停止を表明した。

オースティン米国防長官は 18 日の声明で、紅海で商船の安全を守るために有志連合を創設すると発表した。米国や英国、フランスなど 10 カ国以上が参加する。

世界の海運では太平洋と大西洋を結ぶパナマ運河も干ばつにより、通航船舶数を制限している。2 大運河が同時に混乱を抱え、国際的なサプライチェーン（供給網）への影響は避けられなくなっている。

日経新聞



バイオマスプラは普及期か

プラスチックは日本では約7割が最終的に焼却処分されるため、二酸化炭素（CO₂）排出の課題がある。焼却時に発生する熱のほとんどを有効利用できているとはいえ、脱炭素化に向けての対応が求められている。

バイオマスプラスチックは、CO₂を吸収して成長した植物を原料とするため、世界の脱炭素化にとって有効な手段の一つである。国内では、2030年までに約200万トンの導入が目指されている。

普及拡大に向け、供給側では化学企業による原料拡充や製品開発の取り組みが加速している。

化石原料とバイオマス原料を混合して製品を製造し、バイオマス原料投入量に応じて製品の一部にバイオマス特性を割り当てるマスバランス方式と呼ばれる手法も活用されている。足元で再生航空燃料（SAF）などのバイオ燃料需要が高まっていることから、副産物として生じるバイオナフサを原料としたバイオマスプラの供給増加も見込まれる。

需要側でも、最終財メーカーの多くが自社のCO₂排出削減に向けてバイオマスプラの利用目標を掲げる。容器包装分野では、21年に使い捨てプラスチック製品に関する法律が制定されたこともあり、他分野に先駆けて利用が進む。アパレルや自動車など耐久財分野では欧州企業での利用が先んじているが、国内企業でも関心は高まっており、消費者にとってもより身近なものとなりつつある。

バイオマスプラの普及は、化石原料由来の製品との価格差などの課題があるものの、プラスチックを焼却せずにリサイクルする取り組みと合わせて日本の脱炭素化への貢献が期待される。普及を促すためには、社会全体の環境意識向上とともに、環境配慮行動の促進を目的とするインセンティブ付与などの枠組み拡充が求められる。

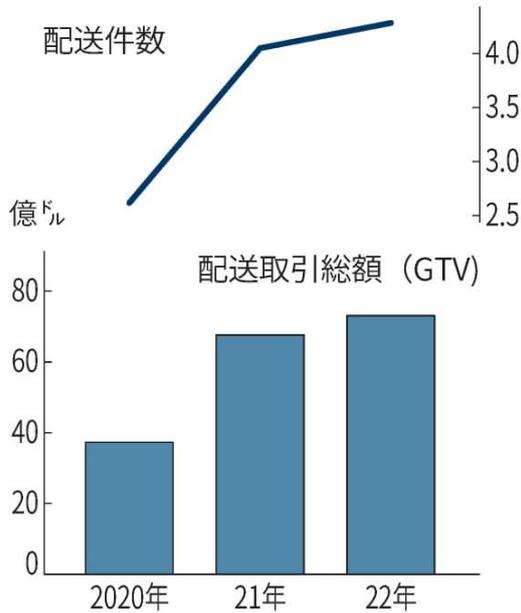
日経新聞



畜産のコスト増再び 配合飼料 6期ぶり上げ、24年1~3月

物流版「ウーバーテクノロジーズ」と呼ばれる中国の拉拉科技控股（ララテック・ホールディングス）が日本に進出する。荷主とトラック運転手を人工知能（AI）で引き合わせる。需給に応じた柔軟な料金設定で既に世界最大の物流プラットフォームの地位を確立しており、物流の需給が逼迫する日本市場の開拓を目指す。

配送件数は年4億件を超える



「東京のドライバー募集します」。11月13日、ララテックの日本拠点はSNS（交流サイト）のフェイスブックで運転手の募集を始めた。対象は、他人の荷物を有償で運ぶ認可を得た軽貨物車「黒ナンバー」を持つ事業者だ。

ホームページやアプリから登録してオンライン研修を受け、運転免許証など必要書類を提出すると、配送の仕事が可能になるという。一般にマッチングサ

ービスは荷主や運転手が多いほど双方の引き合わせが簡単になる。同社は世界最大手のブランド力を強みに利用者を集める。

日本は 2024 年 4 月から運転手の時間外労働の規制が強化され、荷物を送りたい需要に対して運び手が足りない「24 年問題」が懸念される。ララテックのサービスなら繁忙期の送料は上がり、配達後の空荷も減らせるケースが増える。運転手は効率よく稼げ、新規参入者など潜在的な運び手を掘り起こす可能性もある。

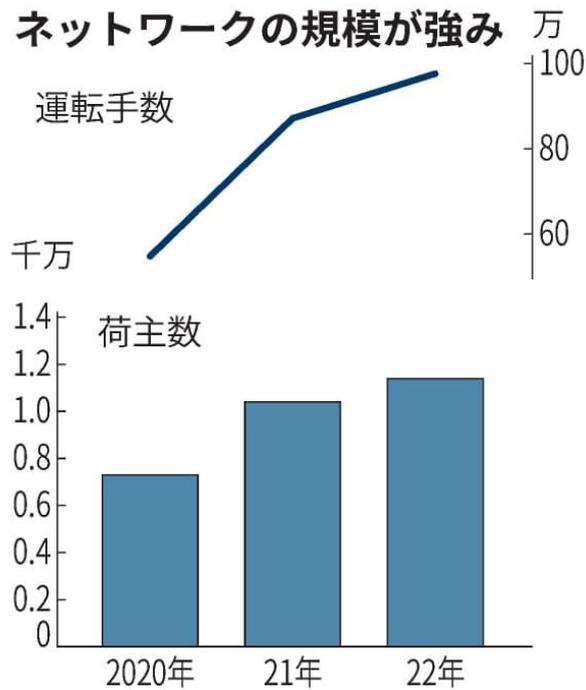
同社は 13 年に香港で創業した物流スタートアップ。電話を使った従来の非効率なトラック配車を AI で一新し、物流の世界を変えた。法人でも個人でも荷物を送れる。閑散期の送料は安く、繁忙期は高くなる点はウーバーなど配車アプリと同じだ。

サービスの国際ブランドは「ララムーブ」で、14 年のシンガポールを皮切りにタイ、インドネシアなどに進出している。法人と個人を含め、世界で約 1100 万の荷主と約 100 万の運転手が登録する。米調査会社のフロスト&サリバンによると、同様のサービスで同社の世界シェアは 43.5%と圧倒的な首位を誇る。

ビジネスのメインは中国本土での、同一都市圏での個別配送だ。中小型の車両を使う場合は、日本とは違って特別な「プロ資格」が不要なく、18～60 歳で日本の普通運転免許に相当する免許があれば働ける。

中国内陸部の河南省から上海市に出稼ぎに来た王さんは「頑張って稼いで故郷に残した息子を大学に通わせたい」と最近、宅配便の配達員からより稼げるララテックの運転手に仕事を変えた。「1 日平均 500 元（約 1 万円）は稼げる」。仕事はハードだが、収入には満足という。

ネットワークの規模が強み



(注) 月間平均アクティブ数

同社の強みは王さんのような運転手のネットワークだ。荷主はいつでもどこでも荷物の配送が可能で利便性が高い。22年の配送件数は4億2800万件、収益指標として重視する配送取引総額（GTV）は73億ドル（約1兆400億円）に達する。ララテックの収入源は国・地域で異なるが、基本的には登録しているトラック運転手から徴収する月会費と手数料が基本だ。

例えば広東省深圳市では、登録運転手は非会員～3級まで4階層に分かれている。非会員は月会費が無料だが、荷主が払う送料の18%をララテックが運転手から徴収する。3級の月会費は739元（約1万5000円）だが、手数料は8%。省や市を越える配送などで多数のパターンがある。

米CBインサイトによると、企業価値は100億ドルと、同社のユニコーン（企業価値10億ドル以上の未上場企業）ランキングで世界42位（12月18日時点）につける。

一方、先行投資が響き業績は厳しい。21年には約8億ドルの売上高に対して、最終損益は約21億ドルの赤字だった。縮小したとはいえ、22年も赤字が続いた。

米国市場に上場する同業の滿幫集団（フルトラック・アライアンス）、配車アプリ最大手、滴滴出行（ディディ）傘下の滴滴貨運などライバルとの競争が激しく、営業費用がかさむ。

12月5日、中国交通運輸省はララテックを呼び出し、運転手の合法的な利益を守るよう指導した。内容は運転手の待遇改善のほか過度な価格競争の回避、クレーム体制の整備など。交通運輸省の指導は21年4月以来、少なくとも5回にのぼる。中国政府が重視するデータの安全確保も課題の一つだ。

同社は香港取引所への上場を目指し、3月28日に上場目論見書を提出した。ただ半年が過ぎても手続きは進展せず、目論見書は失効した。中国政府の要求に適切に対応し、上場を実現できるかが重要課題になっている。

日本は規制上、「白ナンバー」の自家用車は有償で荷物を運べない。24年に始まるトラック運転手の時間外労働の規制強化は、輸送力不足を引き起こし経済活動のボトルネックになる可能性もある。ララテックなど世界で成長するサービスへの対応について、国内でも議論する必要がある。

日経新聞