



原油が続落、アンゴラの OPEC 脱退で 金は反発

22日朝方の国内商品先物市場で、原油は続落して取引を始めた。取引量が多い2024年5月物は1キロリットル6万8260円と前日の清算値に比べ660円安い水準で寄り付いた。アフリカのアンゴラが21日、石油輸出国機構（OPEC）を脱退すると表明した。OPECとロシアなど非加盟国による「OPEC プラス」による今後の減産の実行性について不透明感が高まったとの見方が出て、国内原油相場の重荷になった。

アンゴラは OPEC プラスの 11 月 30 日の閣僚級会合で、同国の生産枠の引き下げやサウジアラビアが主導する協調減産に反対を示していた。市場では「長期的にみれば、OPEC による価格調整へのコミットメント（関与）が薄れてしまう可能性がある」（原油アナリスト）との指摘があった。

金は反発。中心限月の 24 年 10 月物は 1 グラム 9380 円と前日の清算値を 22 円上回る水準で取引を始めた。日本時間 22 日の取引でニューヨーク金先物相場が上昇しており、国内金先物にも買いが波及した。

白金は 4 日ぶりに反落した。中心限月の 24 年 10 月物は 1 グラム 4360 円と前日の清算値を 34 円下回る水準で寄り付いた。



イオン、物流網を再構築 トラック輸送距離を1割削減へ

小売り大手イオンが自社トラックの総輸送距離を来年をメドに1割減らす。数億通りの配送ルートから最短の道を選ぶ仕組みを導入し、トラック運転手が効率的に働けるようにする。運転手の残業が制限される「2024年問題」に対応し、生活と事業活動に不可欠な物流インフラを維持する体制づくりが進んできた。

来年4月から改正労働基準法が適用され、トラック運転手の時間外労働が年960時間に制限されることに対応する狙いだ。

NX総合研究所（東京・千代田）によると、輸送需要（19年度）に対して業者などが運べる能力は、総合スーパーを含む「卸売・小売業、倉庫業」で9.4%足りなくなる。スーパーでの物流インフラ不足は消費者の生活に影響を及ぼしかねない。

全日本トラック協会によると、21年度の農水産品や加工食品など消費財の輸送量は国内輸送貨物の2割を占める。うち9割が小売業などが運送会社に委託して店などに配送する分（約7億トン）で、試算ではイオンが手掛ける分はこれの2%前後になる。

物流2024年問題で 企業が対策を進める

イオン	AI配車システムを導入。朝と昼で固定した納品時間も撤廃
西友	トライアルカンパニーや西鉄ストアなど15社とトラック共有
ヤマトHD	メール便などを日本郵便に委託して宅配便に集中。日本航空(JAL)と貨物専用機を運航
サッポロHD	物流子会社とハウス食品が焼酎とスナック菓子を共同配送
日本製紙	大王製紙と共同海上輸送
日清食品	全国農業協同組合連合会(JA全農)と共同輸送

改革は人工知能（AI）を活用し、最適ルート

を割り出す配車システムを使う。国内全体の総

合・食品スーパーの1割強に当たる、イオンの約

3300店舗で出入りするトラック（年150万

台）に広げる。

改革によって、トラックの輸送距離を年間で最大

2800万キロメートル、使用トラック数を15万

台減らす。同社の倉庫から店までの年間のトラック輸送距離は地球約7000周分の2億8000

万キロメートルに上る。二酸化炭素（CO₂）排出量も約1割抑制する。

物流倉庫での商品の仕分けから積み荷の配置など、様々な作業の効率化も進める。運転手が店

の倉庫から陳列棚まで荷物を運ぶ作業をやめて、荷物を下ろすだけにすることで作業時間を1割

減らす。

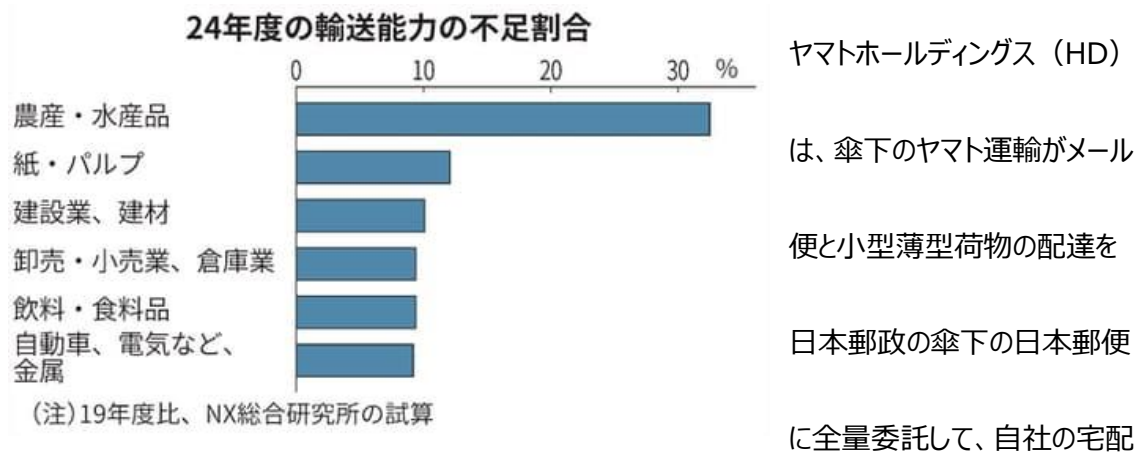
納品面では、現在の朝と昼に固定した納品時間をやめ、トラックが満載になってから順次配送する。

50～80%だったトラックの積載率を100%まで高められる。

九州や北海道など各地域では、グループ各社が協力して共同配送にも取り組み、長距離貨物をト

ラックから鉄道や船に変える「モーダルシフト」も進める。

東京商工リサーチが10月に実施した調査では、24年問題で「マイナス影響が生じる」とみる企業が6割に達した。中でも卸売業で73%、運輸業で72.8%がマイナスと回答しており影響は大きい。



便に特化するなど事業の選択と集中を進めている。

日本の物流業界はトラック事業者の99%を中小企業が占めるとされる。政府は11月の補正予算で企業のモーダルシフトを支援する姿勢を打ち出した。大企業だけでなく、官民が一体となった取り組みが求められる。



2023年 12月 22日 担当 虻川

サムスン、横浜半導体拠点を発表 先端品出遅れに危機感

韓国サムスン電子は 21 日、半導体技術の研究開発拠点を横浜市に開設すると正式発表した。

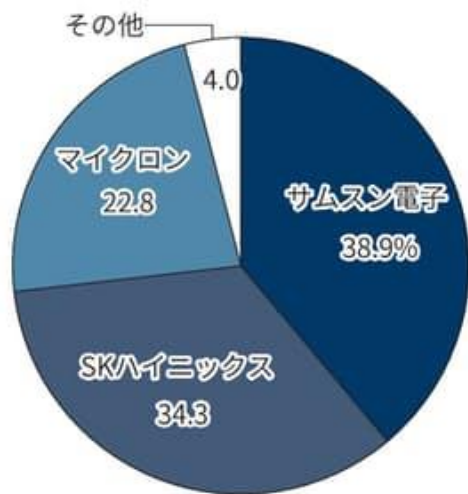
先端半導体の製造技術を日本の企業や大学、研究機関と共同開発する。サムスは先端品競争での出遅れに危機感を募らせており、研究開発のテコ入れを急ぐ。

横浜市のみなとみらい地区に研究拠点「アドバンスド・パッケージ・ラボ」を 2024 年に開設する。今後 5 年間で 400 億円超を投じる計画で、経済産業省が最大 200 億円まで補助する。100 人以上の開発担当者を雇用するという。

新拠点は半導体チップを成形・封止して電子部品とする「後工程」と呼ぶ製造技術の開発を担う。

後工程の素材や装置分野で強みを持つ日本企業との協業を深める。主原料のシリコンウエハーに微細な回路を描く「前工程」での技術革新の難易度が高まる中で、後工程の改良によって半導体性能の向上を目指す。

サムソンはSKの猛追を受ける (23年7～9月期のDRAMシェア)



(出所)トレンドフォース調べ

半導体売上高で世界大手のサムソンだが、足元では先端技術で出遅れ始めた。最大の稼ぎ頭だった主要メモリー製品のDRAMで、韓国SKハイニックスの猛追を受ける。

調査会社トレンドフォースによると23年7～9月期のDRAMシェアは首位サムソンが38.9%で、2位SKは34.3%だった。前年同期と比べて両社のシェア格

差は7.3ポイントも縮まった。サムソンが30年維持してきたDRAM首位の座を危ぶむ声も出ている。

SKは人工知能(AI)技術の普及の波に乗って、高速で大容量処理が可能な「HBM(広帯域メモリー)」と呼ぶ次世代DRAMで先行した。HBMはDRAMチップを積み重ねる構造で、後工程の組み立て技術や素材の放熱性能などが求められる。



さらに半導体の受託生産事業でも台湾積体回路製造(TSMC)の背中は遠ざかるばかりだ。最先端半導体でも今後の競争力を左右する後工程の技術が一段と重要となっており、サムソンは歩留まり(良品率)改善を急ぐ。

サムスンは取引関係のあるイビデンやアドバンテストといった後工程に強みを持つ日系企業のほか、
素材技術に強みを持つ日本の新興企業や研究機関などとの連携も模索する。日韓関係の改善の
追い風も受けて、素材大手との共同研究プロジェクトも立ち上げようとしている。

日経新聞



紅海襲撃、世界の輸送能力 2 割減も インフレ再燃の恐れ

親イラン武装組織フーシによる商船の襲撃が相次ぎ、紅海やスエズ運河の通航を避ける動きが広がっている。すでに少なくとも 120 隻のコンテナ船が迂回路を選択し、世界の海上輸送能力は 2 割減少するとの見方も浮上している。企業からは配送の遅れによる供給網混乱や、コスト増による物価への影響を懸念する声が上がっている。

海上コンテナは世界の物資輸送の 3 割を担い、金額ベースの輸送量は年間 1 兆ドル（142 兆円）に上る。そのうち、およそ 10%がスエズ運河を通過しているとされる。

日本経済新聞は英 LSEG の船舶データベースを使い、米国東海岸のニューヨークとジョージア州サバナの 2 つの主要港に寄港した大型商船の航行状況を分析した。

12 月に入ってこの 2 港に寄港した約 300 隻の 20 日時点の位置データと航跡を可視化すると、大西洋を南下してアフリカ南端の喜望峰を目指す船が多数あることがわかる。多くはシンガポールなど東アジア方面に向かうコンテナ船だ。

11 月に同じ港を利用した船の同月末時点での位置データでは、大西洋を横断して地中海や紅海に向かう船が多い。特に東アジアに向かう船の多くは距離が圧倒的に短いスエズ運河と紅海を利用していた。12 月になって商船への攻撃が活発化し、航路の変更を余儀なくされているのが鮮明だ。

既に海運大手のデンマークの AP モラー・マースクや独ハパック・ロイド、仏 CMA CGM などが紅海の航行取りやめを決めている。スイスの物流会社キューネ・アンド・ナーゲルの分析によると、20 日時点で 121 のコンテナ船が迂回航路を取り、160 万個のコンテナが影響を受けている。

同社によると、アジアから喜望峰経由での航海時間は、スエズ運河経由に比べ欧州行きで 3~4 週間、米東海岸へは 5 日程度長くなる。「既にコンテナ船の 4 割に遅れが生じており、世界の海上輸送能力が 20%減退する恐れがある」と分析する。復路にかかる時間も加味すると、船が海上に滞留する時間が大幅に増え、全体として輸送効率が低下するからだ。

S&P グローバルのクリス・ロジャース氏は、「スエズ運河の手数料を差し引いた燃料費を考慮すると、この航路の輸送コストは 15%ほど上昇するほか、保険料も追加でかかる」と指摘。CMA CGM は運送料を 40 フィートコンテナで 2000 ドルから 3 倍超の 6600 ドルに引き上げた。

欧米とアジアを結ぶ船便全体で、玩具の 47%、家電製品や衣料品の 40%が運賃の上昇や到着の遅れなどの影響を受ける。産業用の原材料では化学品の 24%、自動車用の平鋼板は 22%、絶縁電線や電池も 22%に及ぶとみられ、一部の材料の入手が困難になる可能性もあるという。

企業は対策を急いでいる。北米に 72 店舗を運営するスウェーデンの家具大手イケアの米国法人は、「スエズ運河の通航状況のため、一部製品に遅れや供給が制限される可能性がある」と語った。運送会社と連携して他の輸送方法を探るとしている。

米肥料大手モザイクは、インドなどから米国への肥料の輸送ルートを喜望峰経由に切り替えたと発表した。

小売価格への影響も出ているおそれがある。全米小売業協会（NRF）のジョン・ゴールド副会長は21日、米 CNBC テレビの番組で「海運の混乱により、小売業者の配送時間が2週間以上長くなり、その結果、料金が値上がりしている」と述べた。

日経新聞



2023年 12月 22日 担当 虻川

赤坂水産、養殖マダイでインド市場に挑む

マダイやヒラメの養殖を手掛ける赤坂水産（愛媛県西予市）が植物性飼料で育てたブランドマダイを海外に売り込んでいる。サステナビリティ（持続可能性）に対する関心の高まりを捉え、米国やシンガポールで販売が好調だ。事業拡大に弾みをつけるため、世界最大の人口を抱えるインド市場の開拓に挑む。

「和食に関わってきたが、この味には感動した」。11日、インド西部のムンバイで開かれた日本食材の商談会で、赤坂水産の養殖マダイを試食した現地のシェフたちは笑顔を浮かべた。PRした赤坂竜太郎取締役は「想像以上に好評で、インドでも戦っていけそうだ」と手応えを示す。

これまで国内の大型宿泊施設やスーパーが主要顧客だった赤坂水産。魚介類の年間消費量がピークの半分近くまで落ち込むなか、打開策として海外事業に力を入れている。2020年に米国への輸出を開始、シンガポールにも進出した。

市場開拓は一筋縄ではいかない。日本では人気が高いマダイだが、海外では「地域ごとに親しまれている白身魚と勝負しないとイケない」（赤坂取締役）。国内の養殖場で水揚げしてから海外の食卓に並ぶまで数日かかるため、鮮度の壁も立ちは大変だ。

そのなかで目玉に据えるのが 21 年に投入したブランドマダイ「白寿真鯛 0（ゼロ）」だ。一般的なマダイの養殖では、カタクチイワシを主原料とする魚粉を飼料に使う。対して赤坂水産は大豆の油かすなどの植物性たんぱく質で代替する点が特徴だ。

養殖過程全体で魚粉の使用量を 3～4 割ほど減らす。海洋資源の保全に配慮しつつ、世界で需要が高まる魚粉の価格高騰リスクに備えられるようにする。

鮮度を保つ工夫も凝らす。飼料には抗酸化作用があるセサミンを多く含む白ゴマも混ぜる。出荷前には、おいしさを維持する独自の血抜き処理も施す。赤坂取締役は「世界で通用するブランドマダイにしたい」と意気込む。

成果は出始めている。進出済みの米国やシンガポールでは日本食レストランからの引き合いが強い。白寿真鯛 0 の売上高に占める海外比率は 3～4 割まで高まった。

飼料などのノウハウは同業 2 社にも提供している。3 社合計の生産量は 23 年に約 10 万匹と、単独で販売していた 21 年の約 10 倍に膨らむ見通しだ。28 年には 35 万匹を目指す。

食文化が異なるインドで受け入れられるかは未知数だ。赤坂取締役は「伸びなければ次の一手を考える」と長期的な視点で市場開拓に臨む。人口減に伴う国内市場の縮小は、あらゆる業界が直面する課題だ。白寿真鯛 0 の挑戦は日本の養殖産業が生き残るための試金石にもなる。

日経新聞