



トランプ前米大統領、円安は米国にとって「大惨事」



トランプ前米大統領は23日、足元で進む円安について「大惨事だ」と述べた。米国の製造業にとって輸出の競争力が低下したと危惧した。11月の次期大統領選で勝利すればドル高是正に乗りだす可能性もある。

自身が立ち上げたSNS「トゥルース・ソーシャル」に投稿した。円安を懸念しているのは日本政府も同じで、為替介入の観測もある。両者の利害は一致している。

投稿では「34年ぶりの円安は米国にとって大失敗だ」と強調。ドル高が続けば「製造業は競争できず、多くのビジネスを失うか、『賢い』国々に工場を建設するかを迫られるだろう」と説明した。

前政権で日本や中国の通貨安をけん制したと振り返ったうえで「バイデン（大統領）はそれを放置している。彼らが米国をバラバラにするのを見ろ」と憤った。



海運、パナマ・スエズで同時危機 中米水不足と中東混迷

世界の船舶が国際物流の要衝である2大運河を通航できない「同時危機」に直面している。中米パナマ運河は水不足が解消せず、通航規制の完全解除が2025年になる見通しだ。エジプトのスエズ運河も中東情勢の混迷で各社は迂回を迫られている。正常化への道筋はまだ見えていない。

大西洋と太平洋をつなぐパナマ運河。規制が始まった23年以降、運河の入り口では船舶の通過待ちで渋滞が頻発している。「海運会社の混乱は収まらず、問い合わせはひっきりなしだ」。通航手続きを担うノートン・リリー・パナマのジョー・ウォールデン社長はこう話す。

通航規制の理由は同運河に水を供給する湖の水不足だ。かつては数十年に1度程度だった少雨による湖の水位低下は、気候変動の影響で3～5年ごとに起きるようになった。湖周辺の人口が増え、生活用水の利用が増えたことも一因だ。

・パナマ運河規制の完全解除は2025年に

パナマ運河庁の運営担当幹部、ボリス・モレノ・バスケス氏は日本経済新聞の取材に対し「4月後半から数カ月間、安定した降雨が続くという現在の予測が実現すれば、制限を徐々に緩和できる」とした上で、25年までに完全に正常化する計画を示した。とはいえ水不足問題を解決する抜本的対策はとられておらず、今後も通航規制を繰り返す可能性が高い。

パナマ運河は北米の東海岸やメキシコ湾からアジアに食糧・エネルギー資源を運ぶ重要な航路だ。通航制限で代替ルートに浮上したのが北米から地中海とスエズ運河を通り、アジアに到達する航路だった。ところが23年10月、イスラエルとイスラム組織ハマスの衝突が「スエズ運河ルート」を頼みにしていた世界の海運業界にとって大きな痛手となった。





23年11月、日本郵船の自動車船が紅海通航中、ハマスに連帯を示すイエメンの反政府組織フーシ派に拿捕（だほ）された。同12月半ばから商船への攻撃が相次ぐと日本の大手3社を含む世界の海運会社がスエズ運河の通航を取りやめた。イランを巻き込んだ紛争拡大のリスクは高まり、同ルートの通航を再開するメドは立っていない。

多くの船舶が2大運河の同時危機によってアフリカの喜望峰経由など遠回りを強いられている。船不足の懸念につながり、運賃の高騰を招いた。

コンテナ船の主要航路の上海発米国東岸向けは2月、40フィートコンテナ1個あたり6652ドルと23年11月末比2.9倍に急騰した。新型コロナウイルスの感染拡大でサプライチェーン（供給網）が混乱した当時の高値（同約1万2000ドル）ほどではなかったが、荷主は海運目詰まりのリスクを再認識させられた形だ。

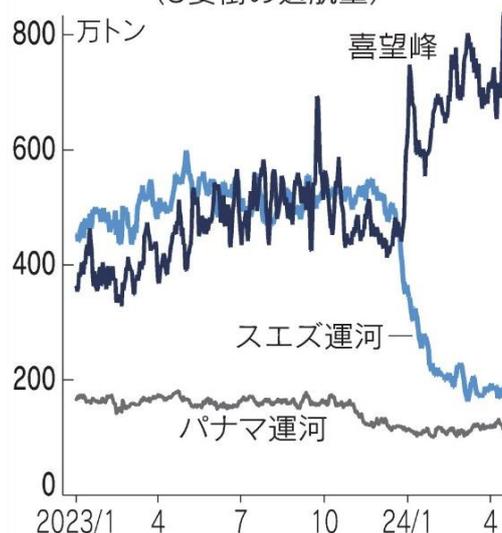
・海上輸送の新常態、揺らぐ「安価・安全」

国連貿易開発会議（UNCTAD）によると世界貿易のうち、8割以上は海上輸送が担っている。陸運や空運に比べて一度に運べる量が多いことが利点だ。安価で安全な輸送手段として、世界経済の成長に寄与してきた。

海運の大動脈で起きた同時危機は、安全かつ自由にモノが行き来した時代から、混乱が頻発するニューノーマル（新常態）への移行を示唆する。気候変動や地政学リスクによって不安定な環境が続き、輸送費には上昇圧力がかかりやすい。足元の運賃はいったん落ち着いたものの、なおコロナ禍前の水準を上回る。

米マッキンゼー・アンド・カンパニーも「これまでの調査では3.7年ごとに1カ月以上のサプライチェーンの混乱が起きると予測されていた。今後はより頻繁な混乱が予想され、企業は将来に備える必要がある」と指摘する。

アフリカ喜望峰経由が急増
(3要衝の通航量)



(注) 7日移動平均、出所はIMF



UNCTADはコンテナ船やタンカーの平均移動距離は24年、迂回などによって前年比2%伸びると予想する。1航海の距離が伸びれば、燃料費や人件費はかさむ。海運各社は「荷主に負担してもらいたい」（商船三井）との立場を示しており、転嫁が進めば最終的に消費者にも影響する。

運賃の高止まりはインフレ抑制を目指す各国にとって懸念材料となる。国際通貨基金（IMF）は中東情勢の悪化によって原油価格が15%上昇し、コンテナ船運賃が24～25年に2.5倍になると分析した。

中国の台頭で将来、東アジアでも「航行の自由」が脅かされるリスクが高まっている。異常気象は世界で増加傾向にある。日本など国際貿易の恩恵を受けている国ほど影響は大きい。混乱が頻発する新常態への備えは十分か――。2大運河の同時危機は政府や企業に警鐘を鳴らしている。



吉澤石灰工業、排出CO2から地盤改良素材 鴻池組などと



吉澤石灰工業などがCO2リサイクル技術により共同開発した軽質炭酸カルシウム（同社提供）

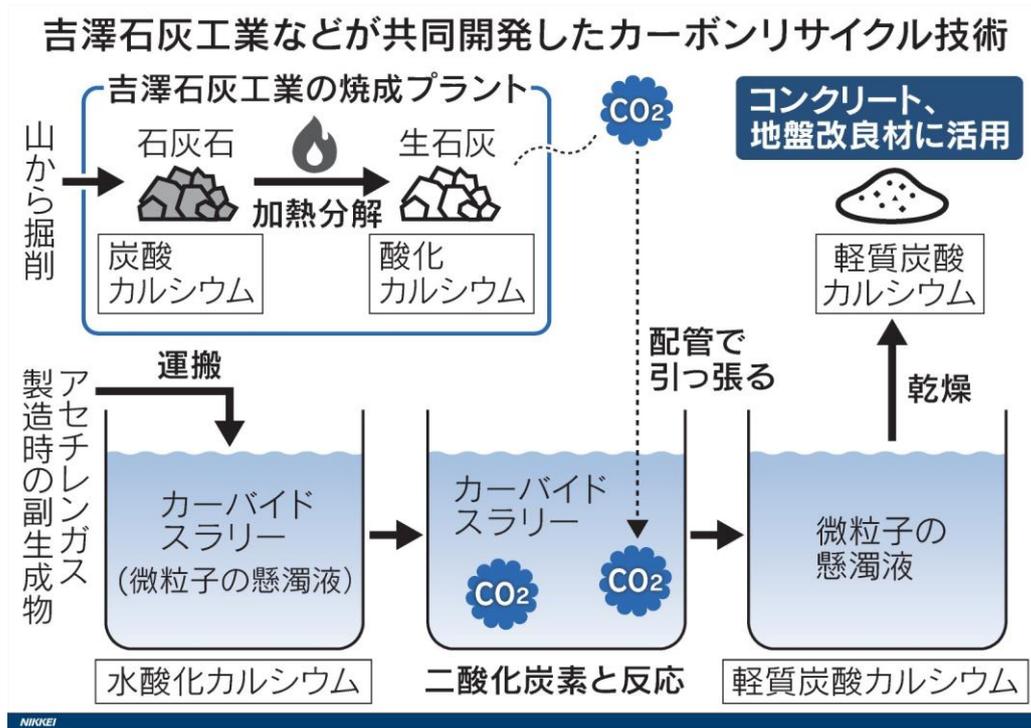
吉澤石灰工業（栃木県佐野市）は石灰の製造時に出る二酸化炭素（CO2）とアセチレンガスの副生成物であるカーバイドスラリーを原料に、コンクリートの強化剤などとなる軽質炭酸カルシウムを鴻池組などと共同開発した。カーボンリサイクルの普及・促進が求められるなかで技術力を高め、2027年度にも商用・量産化を目指す。

2社のほか高圧ガス工業、白石工業（大阪市）と開発した。金属の溶接加工などに使うアセチレンガスはカーバイド（炭化カルシウム）と水を反応させると発生し、副生成物として水酸化カルシウムを主成分とするカーバイドスラリーを生む。

カーバイドスラリーはカーバイドのかすのようなもので、消石灰の代用品として酸洗浄廃液の中和処理などに活用されている。産業廃棄物としては「汚泥」に分類され、再利用できないものは埋め立て処分される。

一方、生石灰は山で採掘した石灰石に熱を加えて製造するためCO2を排出する。石灰業界ではCO2削減が課題となっていた。

軽質炭酸カルシウムの合成技術に強みを持つ白石工業と吉澤石灰に、建設会社の鴻池組、アセチレンガス製造の高圧ガス工業も加わり共同開発がスタート。栃木県佐野市にある吉澤石灰の工場に実験プラントを設けた。23年初めから実験規模を拡大し、10月に軽質炭酸カルシウム10トンの製造にこぎ着けた。



原料となるカーバイドスラリーの主成分である水酸化カルシウムはCO₂との反応性が高く、石灰製造時に出るCO₂の7割以上を吸収できる。軽質炭酸カルシウムを1トン製造すると約440キログラム（500ミリリットルペットボトル約44万本分）のCO₂の排出を抑え、副産物も少ないという。

軽質炭酸カルシウムはコンクリート強化剤のほか地盤改良材、シーリング材、外壁材など建設・建築現場で様々な用途で使われる。鴻池組が建設現場で活用する。

今後は4社でプラントの規模などを検討し設計。25～26年度に建設・完成し、27年度に本格的な商用生産を始める計画だ。



週間原油コストの推移

	期間	原油相場		為替レート(▲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	3/12～3/18	84.76	1.42	148.99	▲0.84	79.42	0.89
	3/19～3/25	87.00	2.24	151.77	2.78	83.04	3.62
	3/26～4/1	87.44	0.44	152.45	0.68	83.84	0.80
	4/2～4/8	90.78	3.34	152.58	0.13	87.11	3.27
	4/9～4/15	91.24	0.46	153.67	1.09	88.18	1.07
	4/16～4/22	89.44	▲1.80	155.65	1.98	87.56	▲0.62
水曜日～ 火曜日	3/13～3/19	85.36	2.00	149.48	0.36	80.25	2.07
	3/20～3/26	86.90	1.54	152.29	2.81	83.23	2.98
	3/27～4/2	87.56	0.66	152.54	0.25	84.00	0.77
	4/3～4/9	91.19	3.63	152.62	0.08	87.53	3.53
	4/10～4/16	91.15	▲0.04	154.16	1.54	88.38	0.85
	4/17～4/23	88.88	▲2.27	155.73	1.57	87.05	▲1.33

※原油はドバイ、オマーン平均、為替レートは三菱UFJ銀行のTTSレート