



原油続伸 米中の需要拡大期待で

9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（ウエスト・テキサス・インターミディエート）で期近の6月物は前日比0.27ドル（0.3%）高の1バレル79.26ドルで取引を終えた。米中のエネルギー需要が拡大するとの期待が相場を支えた。半面、中東リスクへの過度の警戒が薄れる可能性が意識され、相場の上値は重かった。

9日発表の中国の4月の輸入額が3カ月ぶりに増加に転じ、原油や天然ガスの輸入も増えた。米国では9日発表の週間の米新規失業保険申請件数が市場予想を上回り、米連邦準備理事会（FRB）の年後半の利下げが米景気や原油需要を支えるとの見方が強まった。

相場の上値は重かった。米政府がイスラエルに対して、パレスチナ自治区ガザの最南部ラファへの大規模な侵攻を阻止するための圧力を強めている。バイデン米大統領は8日、イスラエルがラファへの本格的な地上侵攻を始める場合、米国製の武器は供給しないと表明した。



NY円相場、反発 1ドル=155円40～50銭 米雇用関連指標受け

9日のニューヨーク外国為替市場で円相場は4営業日ぶりに反発し、前日比10銭円高・ドル安の1ドル=155円40～50銭で取引を終えた。米国の雇用関連指標を受け、米連邦準備理事会（FRB）による利下げ先送り観測が後退し、円買い・ドル売りが入った。

朝発表の週間の新規失業保険申請件数が市場予想を上回った。労働市場の過熱感が薄れ、FRBが利下げに動きやすくなるとの見方が円買い・ドル売りを促した。米国の30年債入札が債券需要の強さを示す結果となり、米長期金利が低下したのも円相場の支えとなった。

もっとも、市場では「日米の金利差が大きく開いた状況は変わらず、円安・ドル高の流れは変わらないだろう」（邦銀の為替ディーラー）との指摘が聞かれた。持ち高調整の円売り・ドル買いが出て、円相場の上げ幅は限られた。

円の高値は155円41銭、安値は155円91銭だった。

円は対ユーロで4日続落し、前日比40銭の円安・ユーロ高の1ユーロ=167円55～65銭で取引を終えた。

ユーロは対ドルで3日ぶりに反発し、前日比0.0030ドルのユーロ高・ドル安の1ユーロ=1.0775～85ドルで取引を終えた。米長期金利の低下を受け、ユーロ買い・ドル売りが優勢だった。

ユーロの高値は1.0785ドル、安値は1.0727ドルだった。

英ポンドは対ドルで上昇した。米雇用関連指標を材料にポンド買い・ドル売りが入った。英イングランド銀行（中央銀行、BOE）は9日、政策金利を5.25%で据え置くと発表した。利下げ開始時期が近づいているとの見方から、ポンド売り・ドル買いが出る場面があった。



日銀、早期追加利上げ論も 4月会合で前向きな声相次ぐ

日銀による早期の追加利上げ論が浮上している。9日公表した4月の金融政策決定会合の「主な意見」では、政策委員からは「正常化のペースが速まる可能性は十分にある」など、追加利上げに前向きな声相次いだ。

「円安と原油高は（物価押し上げの）コストプッシュ要因が減るという前提を弱めており、上振れリスクに注意が必要だ」。4月会合の主な意見では「円安」への言及が6回あった。3月会合ではゼロだった。

4月の6回のうち日銀政策委員の発言が5回、残り1回は内閣府参加者からの「円安による家計購買力への影響には注意が必要」というものだ。物価の「上振れ」に関する言及も、3月会合では言及がなく、4月会合では5回あった。

4月会合の主な意見(抜粋)

円安を背景に基調的な物価上昇率の上振れが続く場合には、正常化のペースが速まる可能性は十分にある

金利引き上げのタイミングや幅に関する議論を深めることが必要

円安と原油高は、コストプッシュ要因が減るという前提を弱めており、物価の上振れ方向のリスクにも注意が必要

金利のパスは市場で織り込まれているよりも高いものになる可能性がある

(国債買い入れは)市場の予見可能性を高める観点で、減額の方向性を示していくことも重要

日銀が異次元緩和を解除した3月会合から4月会合までに、為替市場では5円程度の円安・ドル高が進行した。

大和証券の岩下真理氏は「政策面で（利上げに積極的な）タカ派的な意見が増えた。3月会合で日銀が『ハト派』と受け止められたため、円安けん制のトーンを強めたかったという意向が読み取れる」と指摘する。

日銀の植田和男総裁が4月26日の記者会見で円安が「基調的な物価上昇率に今のところ大きな影響を与えていない」と述べたことをきっかけに円安が進行した。

想定外の円安加速を踏まえ、植田総裁は5月に入ると「最近の円安の動きを十分注視している」などと、以前より踏み込んだ言い回しを使うようになった。

9日の国会答弁でも、基調的な物価上昇率が見通し通りに上がっていけば「それに応じて緩和の度合いを調整するなかで、金利を上げることもできる」と強調した。



主な意見は4月26日の決定会合直後にまとめるため、植田総裁による最近の発言に合わせたものではない。政策委員の中では4月会合時点で円安による物価上振れ懸念が強かったといえる。日銀関係者は「先々の政策を考えて議論している。主な意見では、広く今後の政策の可能性を示した」と説明する。

4月会合の意見では「金利のパス（経路）は市場で織り込まれているよりも高いものになる可能性がある」との意見が政策委員から示された。「今年中に2回の利上げを想定する意見があるということだ」（日銀関係者）



もっとも「（6月の次回会合などでの）早期利上げを強調しているわけではない」（同）という。日銀が重視する統計の一つが毎月勤労統計の今後のデータで、春季労使交渉での大幅な賃上げが実際に名目の給与総額をどの程度押し上げるか見極めたい考えだ。

さらに日銀内では「円安の物価反映には半年以上かかる。企業の価格設定行動の変化の聞き取りを含め、これから見極めていく」との指摘も上がる。

日銀内に慎重な意見がなお少なくないのは、次の利上げが簡単ではないからだ。変動型住宅ローン金利の引き上げなどを通じて家計に幅広く影響が及ぶ。SMBC日興証券の丸山義正氏は「次の利上げは賃上げ分のサービス価格への反映が出なければしにくい。予想は10月で変わらない」と話す。

政府にも慎重論が根強い。4月の主な意見で財務省の出席者は3月会合に続き「消費は力強さを欠く」と言及した。経済の腰折れリスクが拭えないなかで、家計の影響を考慮すれば「年2回の利上げはかなりハードルが高い」（財務省幹部）。

日銀の植田総裁も9日、3月のマイナス金利解除に関して「地域経済や中小企業にどういう影響が出てくるか引き続き丁寧に点検していきたい」と述べた。



「24年問題」で物流再編 14万人不足、M&A10年で2倍

運転手の残業制限に伴って輸送能力が不足する「2024年問題」が物流業界に協業・再編を促している。9日には日本郵便とセイノーホールディングスが業務提携を、ロジスティード（旧日立物流）がアルプス物流の買収を発表した。人員確保と効率化を実現すべく、足元のM&A（合併・買収）件数は10年前に比べ2倍に増えている。

「5年先に荷物の配達を継続できるのか、現場からも不安の声が高まっている」。日本郵便の千田哲也社長は8日、日本経済新聞の取材で24年問題への危機感を訴えた。

日本郵便とセイノーは25年4月にも長距離の拠点間の共同輸送を始める。合わせて両社以外の荷物も運べる物流システムを構築し、同業他社にも開放する。日本通運やヤマト運輸など大手の参画も目指す。



業界大手が長距離の幹線輸送で本格的に手を組むのは異例だ。荷物の大きさやトラックへの積み方、物流施設の使い方などが各社で異なるためだ。過去には大手同士で共同配送の検証を進めた例もあったが、共通化のコストなどがかさみ頓挫した。

難題の多い共同輸送に日本郵便とセイノーが挑んだ理由が24年問題だ。4月にはトラック運転手の残業時間の上限が年960時間に是正された。運転手の高齢化もあり、人手不足は一段と深刻になる。NX総合研究所（東京・千代田）によると25年度には14万人が不足する。

インターネット通販の需要が伸びて荷物の量は増えている。24年度に輸送能力は14%、30年度には34%不足するとみられる。トラック1台あたりの積載率を高め、少ない人手で効率的に長距離輸送できる仕組みづくりは喫緊の課題だ。



日本郵便とセイノーは、運転手の採用や物流施設の自動化に向けた取り組みでも協力する。千田社長は9日に開いた共同記者会見で「最初の仕組みをつくり上げることで様々な事業者が入りやすくなる」と強調。セイノー傘下・西濃運輸の高橋智社長も「個社の利益を追求するだけでなく、物流業界全体の利益に貢献することが重要だ」と述べた。

両社は荷役作業で使うパレットやカゴ、運び方の共通化によって共同輸送をしやすくする。共通ルールを細かく詰めて両社以外の参画企業にも対応してもらう方針だ。

中小や専門では協業を越えたM&Aも始まった。単独で既存サービスを維持することが難しいと判断したからだ。

2024年問題を巡る物流各社の動き	
日本郵便・セイノー	長距離トラックで共同輸送。両社以外の荷物も運べるようにして積載率向上
ロジスティード	アルプス物流を買収へ。輸送力高め人手不足に対応
AZ-COM丸和	C&FにTOB。宅配などで伸びる低温食品物流を強化
日本通運	長距離輸送の中継拠点を国内に15カ所ほど整備。26年めどに中小企業にも開放
ヤマト運輸	運転手の勤務状況を把握する仕組みを10月以降に新設

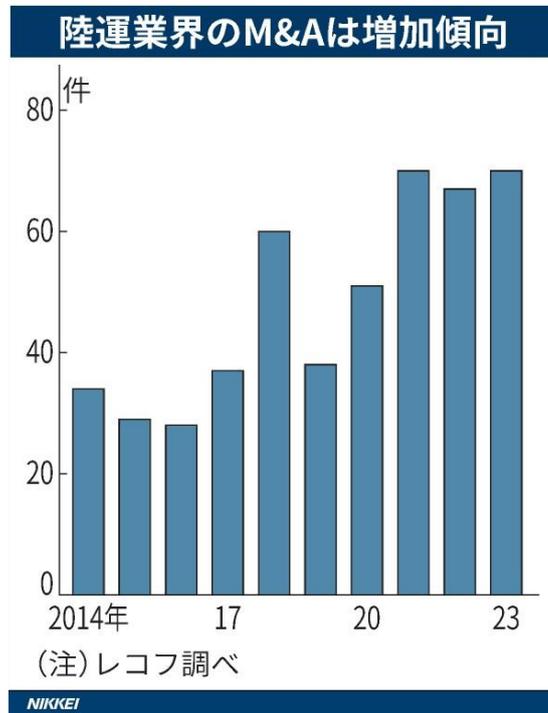
ロジスティードは9日、電子部品大手のアルプスアルパイン傘下、アルプス物流を1株5774円でTOB（株式公開買い付け）すると発表。買い付け価格は同日終値（4350円）を33%上回る。TOBを通じてアルプス物流を非公開化する。

ロジスティードは日立製作所が株式の約4割を保有するグループ会社だったが、米投資ファンドKKRが23年に買収した。企業系物流はファンド主導の再編が進みつつある。

24年問題は荷主企業にも影響する。国内メーカーは自社の物流オペレーションを安定させるため、傘下に運送会社を持つケースが多かった。しかし運転手の不足により人件費などの物流コストが上昇、経営の重荷となっている。



M&A助言のレコフ（同）によると、23年の陸運業界のM&Aは70件だった。30件前後だった14～16年に比べて2倍以上に増えている。今月2日にはAZ-COM丸和ホールディングスが同業のC&FロジホールディングスにTOBをかけた。C&Fは「法的拘束力のある対抗提案を4社から受けている」と説明し、生き残りを懸けた買収合戦が熱を帯びる。



物流コンサルティングを手がける船井総研ロジ（同・中央）の赤峰誠司取締役は「人手不足による物流子会社の経営逼迫が株価の毀損リスクを招く」と指摘。24年問題に伴う労働環境の是正勧告など、国土交通省が企業への監視を強めていることもあり「ノンコア子会社の売却は今後も増えてくる可能性がある」と分析する。

環境省によると、運輸部門は国内の二酸化炭素（CO2）排出量の2割弱を占め、その4割が貨物輸送だ。M&Aが進むと効率的な配送計画を立てられるようになる。トラック1台あたりの積載率の上昇は結果として運用する台数を減らし、CO2排出の抑制にもつながる。



鹿島／CO2吸収コンクリートにグレードを設定、大型PCa製品を開発

2024年5月10日 技術・商品 [3面]



文字サイズ 小 中 大



CO2-SUICOM(E)を用いた大型ブロック擁壁(報道発表資料から)

鹿島は、二酸化炭素(CO2)を吸収・固定化して製造するカーボンネガティブコンクリート「CO2-SUICOM」にグレードを設定した。コンクリート1立方メートル当たりのCO2吸収・固定量が100キロ以上となる従来のカーボンネガティブ型を「CO2-SUICOM(P)」とし、新たに100キロ未満のカーボン低減型を「CO2-SUICOM(E)」と定めた。グレードを設定したことで製品種類が飛躍的に拡充。建設市場でより広い展開が可能となる。

新たに設定したCO2-SUICOM(E)では、コンクリートがCO2を吸収する範囲(炭酸化深さ)が炭酸化養生の時間とともに大きくなるものの、CO2を吸収す

る速度は初期が速く、徐々に遅くなっていく。CO2吸収の最も効率の良い養生時間を算定することで、CO2吸収量と生産コストのバランスの取れたカーボン低減型となる。

CO2-SUICOM(E)を使った大型プレキャスト(PCa)コンクリート製品(大型ブロック擁壁)も開発した。サイズは幅2メートル×高さ1メートル×厚さ0.35メートル。CO2を吸収・固定しCO2排出量の削減に貢献でき、CO2削減量とコストのバランスの取れた材料設計を採用した。

大型ブロック擁壁では製品1個当たり、セメント材料の置換により約64キロのCO2削減となり、断面の約40%が炭酸化したことでCO2吸収・固定量は約8キロ。現行の製品に比べて合計約72キロのCO2削減を実現した。価格は従来に比べ33%抑えられると試算した。

大型PCa製品の製造性を実証するため、PCa製品メーカーであるケイコン(京都市伏見区、荒川崇社長)の協力を得て、大型ブロック擁壁にCO2-SUICOM(E)を採用した製造実験を実施。製造工程と品質を検証した結果、量産が可能であることを確認した。

今後、CO2-SUICOM(E)を用いた大型PCa製品を実際の工事に導入する計画。複数のPCaコンクリート製品メーカーと連携して新しいPCa製品を開発し、CO2-SUICOMの全国展開を本格的に進めていく。