



円相場、下落し158円台後半 対ユーロでも安い

21日早朝の東京外国為替市場で、円相場は下落している。8時30分時点は1ドル=158円91～93銭と前日17時時点と比べて64銭の円安・ドル高だった。20日に米長期金利が上昇し、円売り・ドル買いが先行した。スイスフランなどに対するドル買いが対円に波及した面もある。

米ミネアポリス連銀のカシュカリ総裁は20日、物価上昇率が米連邦準備理事会（FRB）のインフレ目標である2%に落ち着くまでは「1、2年かかる可能性がある」と述べた。フィラデルフィア連銀が同日発表した6月の製造業景況指数はプラス1.3と前月（プラス4.5）から悪化した一方、「支払価格」や「販売価格」の項目が前月から上昇した。インフレの沈静化に時間がかかっているとの見方から米国債が売られ、同日の米長期金利が上昇した。日米金利差の拡大を意識した円売り・ドル買いが出た。

米財務省は20日、半期ごとに公表する外国為替政策報告書で、為替操作をしていないか注視する「監視リスト」に1年ぶりに日本を加えた。財務省の神田真人財務官は21日朝、記者団に対し「（リストに）入ったからと言って為替政策を問題視するものではない」との見方を示した。ただ、市場の一部では日本政府・日銀が新たな介入を実施しにくくなるとの思惑も浮上している。

神田財務官の発言は持ち高調整の円買いを誘う場面があった。だがその後に発表された5月の全国消費者物価指数（CPI）は前年同月比で市場の予想ほど伸びず、円の重荷になった。

20日はスイス国立銀行（中央銀行）が利下げを発表したほか、英イングランド銀行（中央銀行）が8月にも利下げに動く可能性があるとの声広がった。対スイスフランや対英ポンドでドル買いが進み、対円でもドル買いが入りやすくなっている。

円は対ユーロでも下落している。8時30分時点は1ユーロ=170円12～16銭と、同38銭の円安・ユーロ高だった。

ユーロは対ドルで下落している。8時30分時点は1ユーロ=1.0705～06ドルと同0.0019ドルのユーロ安・ドル高だった。米長期金利の上昇が対ユーロでもドル買いにつながった。

スイス中銀の利下げを受けてユーロは対スイスフランでは上昇したが、上値は重かった。その後は対ポンドなどでのドル買いにつれる形でユーロ売り・ドル買いが出た。



原油続伸、需給逼迫感を意識 金も続伸

21日朝方の国内商品先物市場で、原油は続伸して取引を始めた。取引量が多い11月物は1キロリットル8万430円と前日の清算値に比べ780円高い水準で寄り付いた。夜間取引では一時、8万600円と取引量が多い限月として5月上旬以来1カ月半ぶりの高値をつけた。米国の原油需給が引き締まっているとして、買いが増えた。

米エネルギー情報局が20日発表した週間の石油在庫統計では、原油とガソリンの在庫が前週から減った。ドライブシーズン中の米国で燃料需要が増えているとの見方から、原油先物に買いが入った。

イスラエル軍は、隣国レバノンへの攻撃計画が承認された旨を発表したと伝わる。中東の地政学リスクが意識され、周辺産油国からの供給への警戒感が高まったのが相場の支えとなった。

金も続伸している。中心限月の2025年4月物は1グラム1万2071円と前日の清算値を140円上回る水準で取引を始めた。一時、1万2096円と中心限月として5月下旬以来1カ月ぶりの高値をつけた。21日の東京外国為替市場で円相場が円安・ドル高方向に進んでおり、円建てで取引される国内金先物の割安感を意識した買いが入った。

白金も続伸。中心限月の25年4月物は1グラム5038円と前日の清算値を9円上回る水準で寄り付いた。



東京都、インフラ延命も難題 道路施設「異変」年5万件

東京都奥多摩町で5月下旬、「道路巡回車」と書かれた黄色い車両が都道の日原街道を走っていた。運転手と助手席に座るのは都の男性職員2人。時速30キロメートルほどの速さを守りながら、異変がないかどうか周囲に目を光らせる。

2人が車を止めたのは、4月にひび割れを見つけた地点だ。道路が崩れる恐れがないかどうか、メジャーで長さを測って確認。道路側に木が倒れていた場所では通行の妨げにならないようにチェーンソーで切断し、直径30センチメートルほどの落石を見つけた際は手作業で回収した。

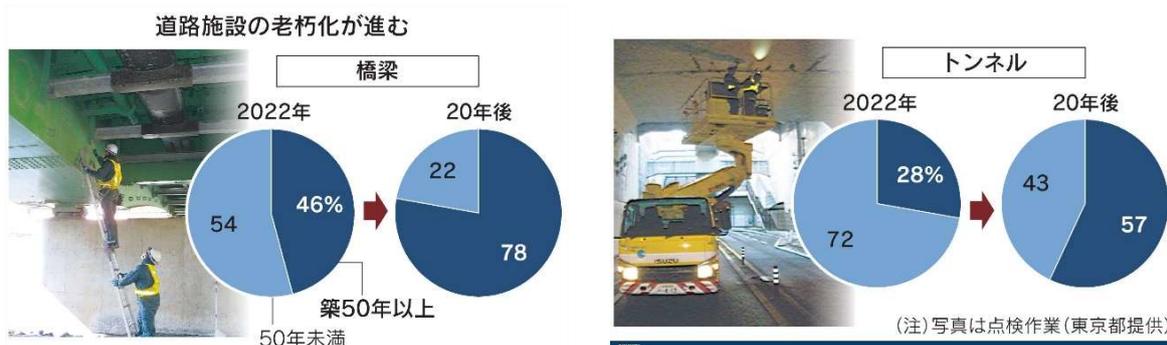
車両を止めて作業をしている間も、10分間で約10台の自動車が行き来した。都建設局道路管理部の和田真治課長は「道路の先には70人ほどが住む集落がある。道路が寸断されれば孤立し、緊急車両なども通れなくなる」と話す。

都が管理する道路は2022年4月時点で約2243キロメートル。都民の生活を支えるだけでなく、災害時は避難や救援活動の生命線になる。巡回点検では約60人の作業員が分担して3日に1回のペースで確認し、損傷や劣化、落下物、街路灯の不具合などを年間5万件以上見つけている。

背景には老朽化がある。都内の道路施設は1923年の関東大震災からの復興や64年の東京五輪、高度経済成長の時期などに整備されたものが多い。都が2022年時点で管理する1221の橋梁のうち、築50年以上は46%。20年後には78%に増える。

トンネルも状況は同じだ。都が22年時点で管理する127本のうち28%は築50年以上。20年後は57%になる見通しだ。都の17年の調査によると、当時126本あったトンネルのうち32%が「5年以内の補修が必要」と判断された。

12年の中央自動車道笹子トンネルの天井板崩落事故を受け、自治体などの管理者は5年に1度の定期点検が義務付けられた。だが、和田課長は「老朽化が進んで点検対象のインフラは増えている。予算に限りがあり、すべてを建て替えるのは難しい」と話す。





近年、都が重視するのが「予防保全」という考え方だ。インフラの「古い」を早い段階で見抜き、適切に対処することで長く安全に使う可能性を高める狙いがある。建て替えるより事業費を低減できるメリットもある。

都は09年に橋、15年にはトンネルについて「予防保全計画」を策定した。橋は主に長さ100メートル以上や重要文化財に指定されている212橋を対象にし、30年度までに8割を超える180橋の補修に着手する。トンネルは25年度までに44カ所の補修を計画する。今後100年単位で健全な状態を保ち、次世代に引き継ぐのが目標だ。

担い手となる職員には専門知識と技術が求められる。取材した都の作業員は「同じ道路や橋、トンネルなどを何度も何度も走り、『違和感』に気づけるようになることが異常を見つける鍵だ」と力説する。一朝一夕で身につくものではない。

しかし、都が採用する現場の監督など「土木職（大卒相当）」の採用倍率は低下している。14年度は3.7倍だったが、23年度は1.5倍まで落ち込んだ。首都・東京のインフラを守り抜くには、技術を受け継ぐ人材の確保が欠かせない。

東洋大学の根本祐二教授（公共政策）は老朽化するインフラの対策について「特効薬はなく、地道な予防保全が重要になる」と指摘。職員数に限りがある中で全ての異常を確認するのは困難だとして「民間に管理を委託したり、振動の増加など異常を感知するセンサーを設置したりするなど、デジタルトランスフォーメーション（DX）を進めていくべきだ」としている。

浄水場や下水道管、高度成長期に建設集中 80～90年かけ更新

日々の暮らしに欠かせない水に関するインフラにも「古い」が迫る。東京都内には水道水を供給するための浄水場が10カ所、給水所が57カ所ある。その間に張り巡らされた配水管の総延長は2万7000キロメートルに及ぶ。

施設の多くは高度経済成長期に建設された。現在は1960～70年代ころに集中して造られた浄水場を順次、更新している。従来のおよそ30倍のスピードでろ過できる浄水施設を新設するなどし、処理量を増やす。計画する浄水場の更新が終わるのは約90年後となる見込みだ。

一方、東京23区の下水道管の総延長は約1万6000キロメートル。25年ごろから整備が始まり、94年度末に普及率がほぼ100%になった。法定の耐用年数は50年で、更新が急務となっている。都は点検・管理などによって延命を図りながら95年度から約80年かけて老朽化した管を順次更新する。雨水の排除能力や耐震性の向上にも取り組む。



中部空港、愛知・東浦町とSAF供給連携 廃食用油を再利用

中部国際空港（愛知県常滑市）は、愛知県東浦町と再生航空燃料（SAF）の供給で連携する。同町で回収した廃食用油を日揮ホールディングス（HD）が買い取り、SAFに加工する。中部空港発着の飛行機にSAFを供給できる体制を整える。

環境負荷の少ない燃料を使い、世界的に進む航空の脱炭素化と歩調を合わせる。日揮が24年秋ごろに堺市に製造拠点を完成させ、供給は25年にも始める。供給量などの契約は航空会社と日揮との間で結ぶ。

欧米ではSAFの活用が進む。欧州連合（EU）では燃料供給業者に対し、段階的にSAFの割合を引き上げるよう義務づけている。

北極海航路の情報収集、体制再構築 脱ロシアで停滞打開

政府は「北極海航路」の開発へ調査体制を改める。欧州と東アジアを最短ルートで結び、輸送費削減を期待できるものの、冬季は海氷の影響が大きく、現在は液化天然ガス（LNG）輸送のほかは十分活用できていない。情報収集の脱ロシア依存を進め、航路開発の出遅れを防ぐ。



北極海航路はベーリング海峡からロシア沖を通過する形で欧州と東アジアを結ぶ。紅海からスエズ運河を抜ける南回りルートより日本と欧州の距離を3~4割短くできる。地球温暖化が進み、砕氷船などを使えば北極海を通年航行できるとの期待が高まっている。

ロシアのウクライナ侵略後、航路の開発に向けた情報収集が難しくなっていた。打開に向け、国土交通省は2024年度予算でウクライナ侵略後初めて調査費を増額した。

エネルギー政策や海運業に詳しくスウェーデン語、デンマーク語などが分かる専門家に各国の政府見解や報道の分析を依頼する。

各国政府や企業が活用の可能性をどう考えているかや試験航行の予定といった情報を日本企業に提供する。ウクライナ危機が終結した後に日本企業が通航を希望する場合に備える。

ウクライナ侵略前はロシアでの寄港状況などのデータをロシア政府から購入して他国の動向を分析していた。ロシアへの経済制裁を受けて、現在は購入を自粛しており調査が停滞していた。

北極海を挟んで向かい合う米国やロシアだけでなく、北欧各国や中国も航路活用を探っている。日本が航路開発で乗り遅れると海運業に影響が出る恐れがある。



商船三井は18年にロシア北部ヤマル半島のLNG採掘場へ向かうのに北極海航路を利用した。現在はLNG輸送以外での日本企業の利用はほとんどない。

北極海の航行数は20年は133件で、15年の27件より5倍に増えた。温暖化のほか、石油やLNGといった化石燃料や水産資源が周辺で豊富なことも背景にある。

航路を「氷上のシルクロード」と呼ぶ中国も関心を寄せる。18年に北極海の利用に関する基本方針を示した「北極政策白書」を発表し、中国主導の広域経済圏構想「一帯一路」と結ぶ方針を明かした。

日本には欧州との航路の選択肢を増やし、サプライチェーン（供給網）の強化につなげる狙いもある。

21年3月のスエズ運河でのコンテナ船座礁事故では運河が6日間封鎖され、400隻以上が滞留した。中東の紅海やアデン湾ではイエメンの親イラン武装組織フーシ派が商船を攻撃したり拿捕（だほ）したりする事態が発生し、海賊被害のリスクも高い。

政府は北極海の調査を進めるため研究船「みらいII（ツー）」も建造中だ。26年11月の竣工を目指す。厚さ1.2メートルの氷を砕きながら航行できる砕氷機能を持つのが特徴だ。空中や海中ドローン、無人探査機なども装備し海底地形を調査する。