



ANA、SAF 輸送で京セラに初の荷主証書 CO2 削減示す

全日本空輸（ANA）は8日、再生航空燃料（SAF）による貨物輸送の荷主向け証書を、京セラに初めて発行すると発表した。二酸化炭素（CO2）削減量を証書にすることで、荷主は環境対応を取引先や投資家などに示しやすくなる。原材料の調達や製品の輸送を含めたサプライチェーン全体でCO2を削減する企業の利用を促す。

同日、成田空港で米シカゴ行きのANA貨物機に京セラの自動車部品などを搭載する様子を公開した。

ANAの「SAFフライトイニシアチブ」という取り組みの一環だ。2021年から貨物事業者などに証書を出しており、23年9月に荷主企業に対しても証書を発行すると発表していた。企業は自社の直接排出だけでなく、サプライチェーン全体での排出量「スコープ3」の削減が求められている。

SAFは廃食油などを原料につくる。原料の収集や生産、輸送や燃焼までのCO2排出量は従来の燃料に比べ約80%削減できる。ただ需要に対する供給量はわずかだ。国際航空運送協会（IATA）によると24年のSAFの生産量は19億リットルと前年比3倍を見込むが、航空産業で必要な量の0.5%にとどまる。従来燃料と比べて3～5倍とされる価格も普及の課題となる。



2024年 7月 10日 担当 虻川

原油が反落、米ハリケーン被害限定的との見方

10日朝方の国内商品先物市場で原油が反落している。取引量が多い12月物は1キロリットル8万730円と前日清算値に比べ840円安で始まった。8日に米テキサス州に上陸したハリケーン「ベリル」によるメキシコ湾沿岸の石油精製施設などへの被害が想定ほど大きくなかったとの見方が広がった。原油供給の混乱を招くとの警戒が和らぎ、国内原油先物には売りが優勢となっている。

米連邦準備理事会（FRB）のパウエル議長は9日の米上院銀行委員会の議会証言で「（インフレの鈍化を示す）さらなる良いデータが得られれば、インフレ率が2%に向かって持続的に低下するという自信が深まる」などと述べたが、利下げへの明言は避けた。早期の利下げで原油需要が回復するとの期待が高まらなかったことも、国内原油先物の重荷となっている。

金は反発している。中心限月の2025年6月物は1グラム1万2298円と前日の清算値を33円上回る水準で取引を始めた。FRBは遅かれ早かれ年内には利下げ開始との見方は根強く、金利のつかない金には買いが継続している。

白金は続落し、中心限月の25年6月物の寄り付きは前日の清算値比73円安の1グラム5160円だった。中心限月としておよそ1カ月半ぶりの高値圏まで上昇していたため、利益確定の売りが出ている。



2024年 7月 10日 担当 虻川

円相場、下落し 161 円台前半 対ユーロも安い

10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=161円33~35銭と前日17時時点と比べて42銭の円安・ドル高だった。米連邦準備理事会（FRB）のパウエル議長による米議会証言後に米長期金利の低下が一服し、日米で大きく開いた金利差に着目した円売り・ドル買いが優勢となった。日米で株高が続いているのも「低リスク通貨」とされる円の売りを促した。

9日に米上院での議会証言に臨んだFRBのパウエル議長は、米労働需給が和らぎつつあるとして米経済は「もはや過熱していない」と語った。一方で「金融緩和が早すぎたり過度になりすぎたりすればインフレの進展が滞るか反転する可能性がある」とも指摘し、今後のデータを見極める姿勢を示した。利下げ時期に関する具体的な言及を避けたことで9日に米長期金利が上昇し、円売り・ドル買いが出た。

日米で株高が続いているのも円相場の重荷となっている。9日には日経平均株価が初めて4万1000円台で終えたほか、米国ではハイテク株の比率が高いナスダック総合株価指数などが連日で最高値を更新した。投資家は運用リスクを取りやすくなるとの見方が強まり、ドルやユーロなど主要通貨に対する円売りを促している。

円は対ユーロでも下落し、8時30分時点は1ユーロ=174円49~51銭と、同43銭の円安・

ユーロ高だった。ユーロは対ドルで横ばい圏で推移している。8時30分時点は1ユーロ=1.0815

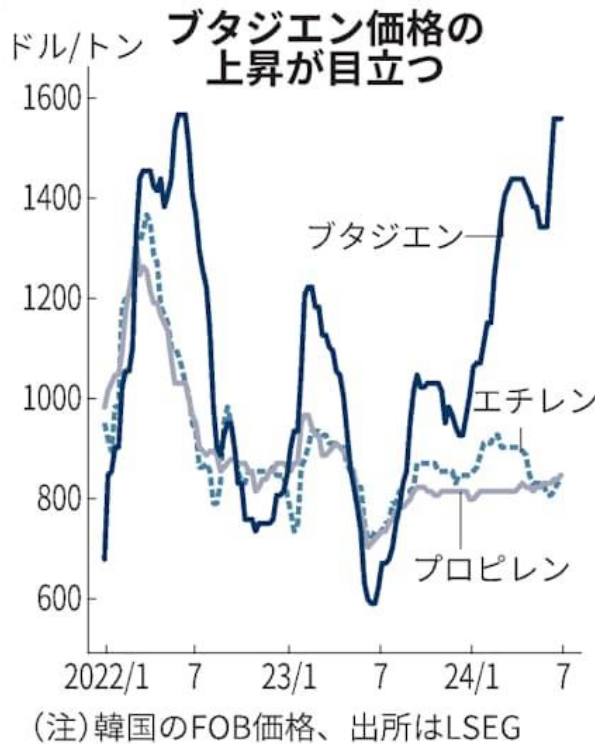
～16ドルと同0.0002ドルのユーロ安・ドル高だった。

日経新聞



合成ゴム原料ブタジエン、アジアで 6 割高 供給減響く

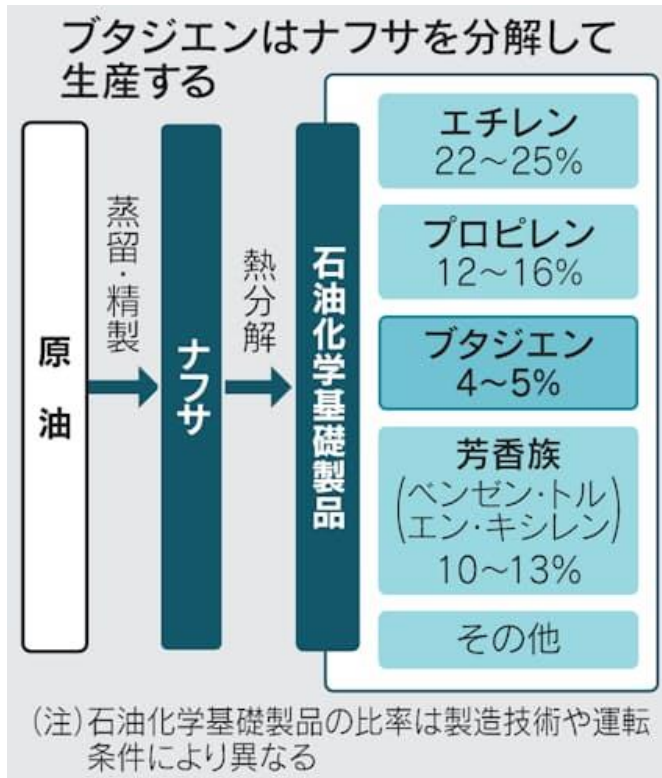
合成ゴムなどの原料になるブタジエンのアジア価格が昨年末比 6 割上昇して 2 年ぶりの高値を付けた。ナフサ（粗製ガソリン）を分解して生産する工場で、定期修理や、分解で主に出てくるエチレンやプロピレンの需要低迷を受けた稼働抑制により、供給が絞られている要因が大きい。合成ゴムや樹脂などの価格上昇圧力になる。



英ロンドン証券取引所を運営する LSEG によると、アジアのスポット（随時契約）市場で指標となる韓国の FOB（本船渡し）価格は 5 日時点で 1 トンあたり 1555 ドル。2023 年末の 965 ドルからおおむね上昇基調をたどってきた。

石油化学基礎製品をつくるために原料であるナフサ（粗製ガソリン）を分解すると、エチレ

ンが 3 割近く、プロピレンが 2 割近く出てくる。一方、ブタジエンは 5%ほどと少ない。需給バランスが変わりやすく、価格変動が大きくなりやすい。足元では、供給が少なく需給の逼迫が続いている。



工場の稼働は、主にエチレンやプロピレ

ンとナフサの価格差となる採算をみて判

断する。エチレンなどの価格が低迷する

と稼働率が下がり、副産物であるブタジ

エンの供給が減る。

5 日時点でアジアのスポット市場の指

標でエチレンは 1 トン 825 ドル、プロピ

レンは同 845 ドルと、それぞれ 22 年後

半に急落してから低迷が続く。中国を

中心にエチレンやプロピレンを原料とする合成樹脂などの需要回復が鈍いためだ。

石油取引仲介アメリックス・エナジー・コム（東京・港）によると、アジアでのナフサ分解の採算性は

7 月第 1 週時点で損益分岐点を下回っており、サプライヤーは減産を継続しているという。

23 年末からの海上輸送の混乱により、米国や欧州からアジア市場へ流入するブタジエンが減ってい

ることが、アジアでの供給が減っている一因との見方もある。もっとも、S&P グローバルは「今後は米国

からアジアへの輸出が増えるだろう」と予想しており、この経路でのアジアへの供給減は和らぎそうだ。

需要面では、中国で自動車生産が好調なため合成ゴム向けのブタジエン需要が堅調に推移してき

た。ただ、欧米で中国製の電気自動車（EV）に高関税をかける動きが相次ぎ、今後は中国の自

動車生産の勢いが衰え、ブタジエン需要も一服する可能性がある。

総じてブタジエン価格は今後も一本調子の上昇とはなりそうにないが、高止まりが続きそうだ。合成ゴムやアクリロニトリル・ブタジエン・スチレン（ABS）樹脂などの価格上昇圧力になる。

日本は国内でブタジエンが生産されている一方、輸入品の利用も多い。アジア相場の上昇は円安の進行とともに国内需要家の調達価格を押し上げている。

ABS樹脂を巡っては、デンカや東レなどのメーカーが物流費や人件費などの上昇とあわせ、原料価格の上昇も一因に、値上げを打ち出している。合成ゴムは原料価格の変動を反映させるフォーミュラ制による値決めで、8月以降の価格は大幅な上昇が見込まれる。

日経新聞



ウメモト インフォメーション



2024年 7月 10日 担当 虻川

佐川急便「置き配」9月に解禁 24年問題、再配達削減へ

佐川急便は10日、不在時に玄関前などに荷物を置く「置き配」を9月2日から本格的に始めると発表した。6月にはヤマト運輸も本格解禁した。ドライバー不足が深刻化する「2024年問題」を受け、再配達の削減に向けて宅配大手が足並みをそろえた。

主力の宅配サービス「飛脚宅配便」と「飛脚ラージサイズ宅配便」、「飛脚航空便」で始める。同社の会員サービス「スマートクラブ」か公式LINE（ライン）に登録すれば置き配を指定できる。置き配の場所は玄関前や物置、自転車のカゴなどを選べる。

これまで佐川は置き配の本格的な導入に慎重姿勢を示してきた。「顧客の荷物を預かる立場として盗難リスクに懸念がある」（同社）とし、受取人の在宅時や一部の電子商取引（EC）で購入した荷物に限って置き配を認めていた。

こうしたなかで置き配を広げる背景には、物流の24年問題がある。これまで事実上制限のなかったトラック運転手の時間外労働は、4月から年960時間が上限となった。担い手の高齢化もあり、人手不足は一段と深刻化する。野村総合研究所の予測では、30年時点で運転手は36%不足し、輸送コストも34%上昇する。

一方、国内ではEC市場が拡大している。今後も宅配需要は伸びるとみられるなか、都市部を中心に共働きや単身世帯が増え、不在に伴う再配達が宅配各社の負担になっている。国土交通省

によると、4月の再配達率は10.4%だった。前年同期より1ポイント減らしたものの依然として

10%超で推移し、月25万件ほどの再配達数がある。

日経新聞