



2024年 8月 21日 担当 虻川

円相場、伸び悩み 145円台半ば 中値「ややドル不足」

21日午前の東京外国為替市場で、円相場は伸び悩んでいる。10時時点は1ドル=145円50～51銭と前日17時時点と比べて1円05銭の円高・ドル安だった。20日の米長期金利の低下を受けた円買い・ドル売りが引き続き入っているものの、足元では円売りの勢いが強い。国内輸入企業による円売り・ドル買い観測などが重荷となり、8時半すぎにつけたきょうこまでの高値（144円95銭近辺）からは50銭程度押し戻されている。

10時前の中値決済に向けては「事業会社の決済が集中しやすい『5・10日（ごとおび）』も終えて大きな偏りはみられないが、ややドル不足」（国内銀行の為替担当者）との声が聞かれた。商いが薄いだけに少額の円売り注文でも値が振れやすかったようだ。21日の東京株式市場で、日経平均株価が下げ幅を縮小しているのも円相場には逆風となっている。

円は対ユーロでも上げ幅を縮小している。10時時点では1ユーロ=161円89～91銭と、同58銭の円高・ユーロ安だった。

ユーロは対ドルで高い水準で朝方から小動き。10時時点では1ユーロ=1.1126～27ドルと同0.0040ドルのユーロ高・ドル安だった。



7月の貿易収支、6218億円の赤字 2カ月ぶり



財務省が21日発表した7月の貿易統計

速報によると、輸出額から輸入額を差し引いた貿易収支は6218億円の赤字だった。

赤字は2カ月ぶり。医薬品や通信機などの

輸入額が大幅に増え、赤字幅は前年同月比で10倍ほどに拡大した。

輸出額と輸入額はともに7月としては比較可能な1979年以降で最も大きかった。輸出額は9兆6191億円と10.3%増えた。増加は8カ月連続。輸入額は10兆2410億円で16.6%増と、4カ月連続の増加となった。

輸出は数量ベースで5.2%減少したが、円安などで金額は膨らんだ。輸出額を品目別に見ると半導体など電子部品が25.2%増、半導体の製造装置が27.8%増と伸びが大きかった。自動車は6.2%増だった。地域別に見ると、米国が1兆9220億円で7.3%増、アジアが5兆944億円で15.3%増だった。輸入額を品目別に見ると、医薬品が45.5%増で寄与が大きかった。米国からの高額医薬品の輸入が重なった。スマートフォンなどを含む通信機も47.1%増えた。

円安や資源高の影響も続く。原油の輸入は数量が8%減少した一方、金額は12.7%増と高水準が続く。原油はドル建て価格が1バレルあたり87.9ドルと前年同月から9.1%上がった。円建て

価格にすると 1 キロリットルあたり 8 万 8326 円と 22.5%の上昇だった。

地域別の輸入では米国が 1 兆 1534 億円と 21.9%増えた。アジアは 4 兆 9529 億円で 19.3%の増加だった。

貿易収支を季節調整値で見ると 7552 億円の赤字だった。赤字幅は前月比で 7.9%縮小した。

輸入は 0.9%増の 9 兆 8926 億円、輸出は 1.7%増の 9 兆 1373 億円だった。

日経新聞



加工用食用油 2~4%値上がり 7~9月の大口価格

マーガリンやマヨネーズに使う加工用食用油の7~9月期の大口取引価格が値上がりで決着した。

4~6月期と比べ大豆油が2%、菜種油が4%それぞれ高い。値上がりは大豆油が3四半期ぶり、

菜種油では8四半期ぶり。為替の円安などに伴う原料輸入コストの上昇を背景に、メーカー各社が

求めている値上げが一定程度浸透した。

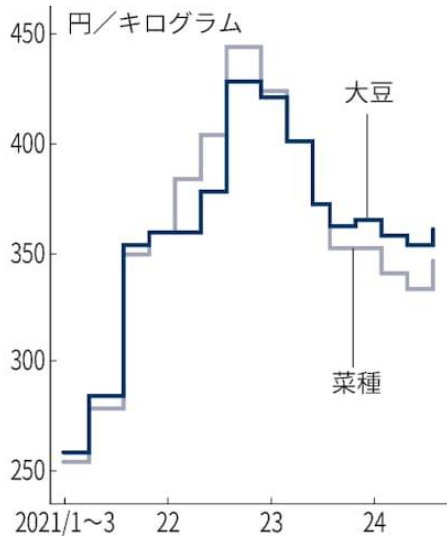
大口取引価格は、食用油メーカー各社とマーガリンなどを手がける加工油脂会社が原料相場や為

替、国内需要などを参考に、交渉で四半期ごとに決める。7~9月期の価格は大豆油が前期に比

べて5~10円高い1キログラム360~363円前後、菜種油は同10~15円高い346~347

円前後。共に約3年ぶりの安値水準を付けていた4~6月期から上昇に転じた。

加工用菜種油の上昇は2年ぶり



交渉の参考となった4~6月の原料の国際相場は乱高

下した。指標となる米シカゴ商品取引所の大豆先物は、

4月時点では3月末より安く推移したが、5月に入ると

急騰。期近の9月物では、5月下旬に一時1ブッシェ

ル12ドル台半ばと3月末に比べて約6%高くなった。

大豆の主産国ブラジルの南部での大規模な洪水により、

生産が影響を受けるとの見方が強まったためだ。菜種の

先物価格も大豆に連れ高する形で上昇し、5月下旬に一時1トン675カナダドル前後と2023年12月以来の高値を付けた。

6月以降はブラジルの洪水被害が限定的だったとの見方や、北米産大豆の良好な生育状況などを背景に国際相場は反落に転じた。一方、急速な円安は円建ての輸入コストで見た場合の国際相場下落を相殺した。

食用油を搾った際に出来る連産品であるミールの採算悪化も、食用油の製造コストの押し上げにつながった。

国内需給の緩和感後退も交渉に影響した。農林水産省の油糧生産実績によると、国内需給を映す在庫量（原油ベース）は6月末時点で大豆油が2万3806トン、菜種油が2万5489トンと、ともに前年同月に比べ約3割少なかった。鳥インフルエンザの流行に伴う加工用需要の減退で在庫が積み上がった前年からの反動減の側面もあるものの、「適正水準よりもややタイトな状態にある」（食用油メーカー）という。

需要も回復傾向だ。全国マヨネーズ・ドレッシング類協会（東京・中央）によると、4～6月のマヨネーズ・ドレッシングの生産量は前年同期比2.3%増となった。

コスト上昇や国内需給の引き締め感などを背景に、メーカー各社は交渉当初、需要家に対して大豆油と菜種油ともに1キロ20円程度の値上げを求めている。満額浸透とはならなかったものの、菜種油では上昇幅が相対的に大きくなった。「菜種油の値下がりが続き、競合の油に比べて相対的に値ごろ感が出過ぎていた」（大手問屋）ため、メーカー側は菜種の安値修正を優先する動きを強

めたもようだ。

業務用は横ばい

外食店や総菜店が使う業務用の食用油の価格にも下げ止まり感が出てきた。菜種や大豆を原料とする業務用の卸価格は現在 1 缶（16.5 キロ）6300 円前後と、5 月下旬ごろと比べて横ばいとなった。

小口で都度出荷の業務用油は、四半期ごとの交渉で価格が決着する大口の加工用の相場の値動きを遅れて反映する傾向がある。「6 月ごろまで局地的な安値が散見されたが、足元は安売りの動きは止まっている」（都内の油問屋）との声がある。

今後本格化する 10 月以降の値決めには不透明感も漂う。食用油大手 3 社は 7 月中下旬、相次ぎ家庭用や加工用、業務用の食用油を 10 月から値上げすると発表した。一方、原料の大豆相場は北米での豊作観測の高まりを背景に 20 年 9 月以来 4 年ぶりの安値圏にあるほか、為替の円安傾向にも一服感が出るなど、外部環境に変化も出てきた。

最大手の日清オイリオグループの小林新取締役専務執行役員は 9 日の決算会見で「物流費上昇や世界的な油脂需要の活発化など、複合的な要因が積み重なった上で今回の価格改定に至った」と説明し、現段階では値上げ姿勢に大きな影響はないとしている。

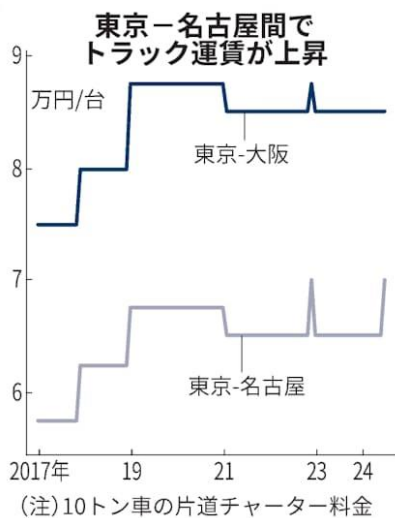


トラック運賃、東名間 8%高 背景に物流 2024 年問題

企業間の荷物輸送に使う貸し切り（チャーター）トラックの定期契約運賃が、主要区間のひとつである東京―名古屋間で足元 8%上昇した。運転手の時間外労働規制が 4 月から強化された「物流 2024 年問題」を背景に、運転手確保のため運送会社が求める値上げを、物流コストを抑える意向が強かった荷主が受け入れ始めた。

東京―名古屋間のチャータートラック輸送の契約運賃（10 トン車）は、7 月末時点で 1 台当たり片道 7 万円前後となり、6 月と比べ 5000 円（8%）ほど上がった。

運賃が上がるのは 2022 年 12 月以来、およそ 1 年半ぶりだ。当時は繁忙期の年末に向けた荷動きが好調だったが、その後は輸送量が落ち込み、上昇は一時的なものにとどまって元の水準に戻っていた。今回の値上がりが定着すれば 19 年 1 月～21 年 1 月の期間以来となる。



4月からトラック運転手に時間外労働の上限規制が適用された。運転手の長時間労働で成り立っていた物流網が維持できなくなるとの懸念が強まっている。

運送業界では人手不足が深刻だ。厚生労働省によると、トラック運転手を含む「自動車運転従事者」の 6 月の有効求人倍率は 2.45 倍だった。全体となる職業計の 1.06 倍を大き

く上回る。「賃金水準の低さや労働時間の長さが敬遠され、人を増やしたくても集まらない」（運送会社）という。

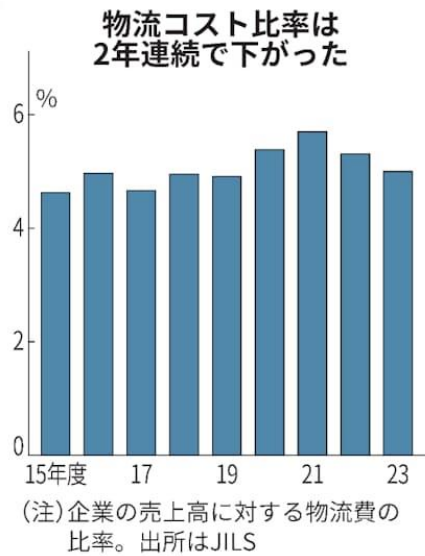
そのうえ東名間では「飲料などの荷動きが活発だ」とフジトランスポート（奈良市）の松岡弘晃社長は話す。この結果、「人手不足でトラックを手配できない運送会社が出ている」（松岡社長）。

賃上げや待遇改善で運転手を確保する必要が高まり、運送会社からの値上げ要請が強まった。荷主もこれを受け入れ、東名間の運賃相場が上昇した。

足元の需給をより敏感に映すスポット（随時契約）運賃は、定期契約に先駆けて全国的に上昇が目立つ。全日本トラック協会（東京・新宿）などによると、輸送仲介システム「WebKIT」の成約運賃指数（2010年4月=100）は7月が131と、前年同月に比べて9ポイント（7%）上昇した。7月の指数として算出開始以来の最高値だった。4月以降、4カ月連続で月別での最高値を更新している。

仲介システムの「トラボックス」でも、7月の平均成約単価は前年同月比5.5%上がったという。運営会社トラボックス（東京・渋谷）の皆川拓也社長は「安い荷物は登録しても運んでくれる運送会社がないという認識が広がっている」と話す。

運送業界では「運賃はまだ適正水準より低い」との声が多い。日本ロジスティクスシステム協会（JILS、東京・港）の調べでは、企業の売上高に対する物流コスト比率は23年度に5.0%となり、2年連続の低下となった。売上高の拡大に比べ物流費の上昇が小さかったためだという。



JILS 総合研究所の北條英所長は「荷主サイドは今後、物流をコストではなくビジネスをするための機能と捉えていく必要がある」と指摘する。

今後の焦点は、物流の大動脈である東京—大阪間の契約運賃が上昇するかだ。同区間は片道 8 万 5 千円前後と、トラック運転手に時間外労働の上限規制が入った 4 月

以降も横ばいが続く。輸送量が多い一方、運送会社が集積しているために価格競争が激しく、運賃水準が上がりにくいという。

ロジカ（兵庫県稲美町）の中村哲也代表は、東阪間について「荷動きは全体的に新型コロナウイルス禍での減少から戻りが鈍く、荷物の取り合いの雰囲気がある」と話す。

4 月から適用されたトラック運転手への時間外労働の上限規制は年間の枠となるため、開始 1 年を前にした 25 年 3 月に向け残業時間が厳しくなる運送会社が出てくるとの見方もある。

政府が適正運賃での取引に向けた政策を打ち出していることもあり、東阪間も含むトラック運賃相場には引き続き上昇圧力がかかっている。



ウメモト インフォメーション



2024年 8月 21日 担当 虻川

豊田通商、インドネシアとバイオ燃料開発 AZEC で覚書

豊田通商はインドネシアの国営石油会社プルタミナとバイオ燃料やグリーン水素を共同で開発・供給する。同国で 21 日に開くアジア・ゼロエミッション共同体（AZEC）の閣僚会合に合わせて覚書を結び、東南アジア諸国連合（ASEAN）の脱炭素を後押しする。

AZEC では ASEAN の脱炭素化に向けて、国営や民間の企業がかかわる案件の協力覚書が 70 件程度交わされる。閣僚会合には齋藤健経済産業相が出席する。

豊田通商は日本の円借款を受けて建設が進む西ジャワ州のパティンバン港や工業団地向けへの供給を想定している。物流業者向けの需要開拓も視野に入れる。供給に必要なインフラを整備し、2026 年から実証を始める計画だ。28 年以降の商業化を目指す。

日本企業が多く進出する ASEAN の工業団地の脱炭素化も後押しする。双日は現地の財閥系企業と手を組み、同社などがインドネシアで開発する複合都市「デルタマス・シティ」向けに再エネやバイオガス、省エネサービスの提供を目指す。

住友商事はハノイ近郊の工業団地やスマートシティで太陽光発電などの再エネ電源の拡大に加え、高効率空調やヒートポンプ給湯を活用した省エネ住宅の建築を目指す。日本企業の持つ省エネ技術の需要開拓につなげる狙いだ。

AZECで締結を目指す主要な覚書		
インドネシア	豊田通商	国営企業とバイオ燃料などの共同開発・供給
	双日	複合都市・工業団地向けに再エネ普及
	九電工	島しょ部の再エネ普及
	日本グリーン電力開発	ココナツ由来のSAF開発
ベトナム	住友商事	工業団地・スマートシティ向けの再エネ・省エネ導入
	東京ガス	洋上風力発電の開発
マレーシア	JAPEX・日揮HD・川崎汽船	CCS事業化に向けたCO2貯留地契約

九電工は離島を多く持つインドネシア向けに再エネ普及を進める。島しょ部はコストの高いディーゼル発電に頼っている。同国政府は都市部との電気代の差を埋めるために補助を出しており財政負担となっている。脱炭素化に加え、現地の課題解決も目指す。

中国の台頭によって、東南アジアでの日本の存在感は薄

れつつあり、成長市場を取り込むには新たな関係の構築が急務となる。日本政府はアジアの経済成

長に伴う電力供給の拡大と脱炭素の両立には、一定量の化石燃料の継続利用が欠かせないとみ

て、温暖化ガス排出の低減につながる幅広い案件を支援する。

閣僚会合では電力や運輸、産業の3分野で脱炭素に向けた政策協調を盛り込んだ共同声明を

採択する。今後10年を見据えた工程表づくりやルール整備で協力する。

AZECは22年1月に岸田文雄首相が提唱した。ミャンマーを除くASEAN9カ国と日豪の計11

カ国が参加する。10月にはラオスで首脳会議の第2回会合を予定する。

日経新聞