



2024年 8月 26日 担当 虻川

## 円相場が堅調 一時 143 円台半ば 実需の買い観測も支え

26日午前の東京外国為替市場で、円相場は堅調だ。10時時点は1ドル=143円74~76銭と前週末17時時点と比べて2円07銭の円高・ドル安だった。10時すぎには一時143円45銭近辺と5日以来3週ぶりの高値をつけた。米連邦準備理事会（FRB）による9月利下げが確実視されるなか、輸出企業など国内実需筋による円買い・ドル売り観測も相場を下支えた。

10時前の中値決済に向けて「スポット的なドル売りが少し出ている」（国内銀行の為替担当者）との声が聞かれ、国内輸出企業の円買い・ドル売り観測が意識された。日本時間26日午前の取引で米長期金利が一段と低下し、円やユーロなど主要通貨に対するドル売りが広がったのも円相場を押し上げた。

円は対ユーロでもじりじりと上昇している。10時時点では1ユーロ=160円89~92銭と、同1円24銭の円高・ユーロ安だった。10時すぎには160円68銭近辺まで上げ幅を広げる場面があった。ユーロは対ドルで堅調で、10時時点では1ユーロ=1.1193~94ドルと同0.0074ドルのユーロ高・ドル安だった。主要通貨に対するドル売りが膨らみ、10時前には一時1.1201ドル近辺までユーロ高・ドル安が進んだ。



2024年 8月 26日 担当 虻川

## 原油、続伸 中東情勢巡る懸念で 金は続落

26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。中心限月の2025年1月物は1キロリットル6万7460円と前週末の清算値に比べ830円高い水準で寄り付いた。中東情勢が緊迫化し、原油の需給が引き締まるとの懸念から買いが入った。米連邦準備理事会（FRB）のパウエル議長による23日の講演を受けて米利下げ観測が強まり、利下げが米景気を支えるとの見方から株式と同様にリスク資産とされる原油先物の買いにつながった面もある。

レバノンのイスラム教シーア派組織ヒズボラは25日、7月の司令官殺害に対する報復としてイスラエルをロケット弾や無人機（ドローン）で攻撃し、イスラエルのネタニヤフ首相は対抗措置をとる姿勢をみせた。ヒズボラの指導者は同日、報復攻撃が完了したとの認識を示した一方で、パレスチナ自治区ガザでの戦闘が続く限りイスラエルに対する攻撃を継続する趣旨の発言をしたという。原油先物には中東の地政学リスクの高まりを懸念した買いが先行した。

金は続落している。中心限月の25年6月物は1グラム1万1665円と前週末の清算値を47円下回る水準で取引を始めた。26日午前の東京外国為替市場で円高・ドル安が進んでいる。円建てで取引される国内金先物には割高感を意識した売りが出た。

白金も続落している。中心限月の25年6月物は1グラム4441円と前週末の清算値を33円下回る水準で寄り付いた。



2024年 8月 26日 担当 虻川

## 中国、タンク未洗浄で食用油を輸送 7社に罰金など処分

中国で燃料を輸送したタンクローリーのタンク内部を洗浄せずに食用油を輸送する不正行為が常態化しているとメディアが調査報道で伝えた問題で、中国政府は違法行為を認定し、運送会社など7社に対し営業許可の取り消しや罰金を科すことを決めた。国営通信新華社が25日伝えた。

問題は中国紙、新京報が独自取材で7月に報道。石炭を原料に生産された液体燃料を輸送したタンクローリーが、河北省と天津市でタンクが未洗浄のまま食用油を積載していた実態を報じた。

運転手は洗浄をしないことは業界内の「公然の秘密」と証言。運転手らによると、液体甘味料など別の食品も未洗浄のタンクローリーで運ばれていた。タンクの洗浄にはコストがかかるため、省かれていたという。新華社によると、タンクが洗浄されたように装うために偽の領収書をつくらせていた。

輸送された食用油の一部は出荷されたり飼料用に使用されたりした。

日経新聞



## 中小企業、有事の備えに不安 BCP 策定は大企業が先行

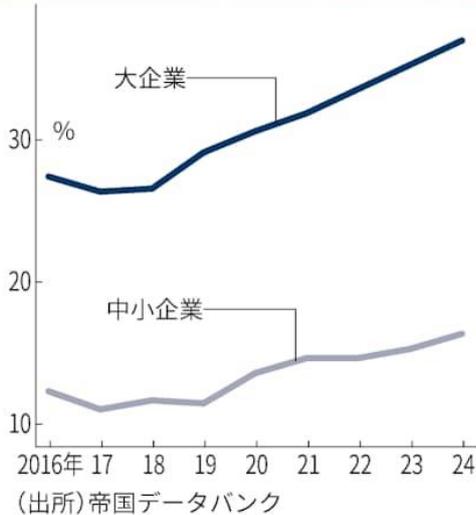
安全保障環境が企業活動に影響するとの認識が経済界に広がっても、全ての企業が備えを万全にできているわけではない。サプライチェーン（供給網）の分散や事業継続計画（BCP）の策定には専門的な知見やコストが必要になる。大企業と中小企業の間で備えに差が生じている。

帝国データバンクは6月、BCPに関する企業の意識調査（2024年版）を公表した。1万1410社が回答し「策定している」企業が19.8%で過去最高を記録した。大企業の策定率が37.1%だったのに対し、中小企業は16.5%だった。

21年の経済センサス活動調査によると、個人事業主を含む中小企業は国内におよそ337万ある。企業全体の99.7%に達し、雇用の7割を占める中小企業は日本経済の屋台骨だ。

全国の中小企業を支援する日本商工会議所も、有事への危機感を高めている。小林健会頭は1

### 事業継続計画（BCP）の策定率



月の年頭所感で「ロシアのウクライナ侵攻の長期化に加え、中国・台湾間の緊張など地政学リスクが増大した」と述べた。海外に子会社や取引先を持つ中小企業も珍しくなくなり、有事対応は他人事ではない。中小企業の子会社は中国などアジアに置かれることが多い。日本の輸出先は中国、台湾が5位以内に入る。野村総

合研究所の木内登英氏によると、台湾有事になれば日本の国内総生産（GDP）は最大 6.0% 押し下げられる。ウクライナ危機後に原油や穀物などの商品価格が高騰したように、有事には物価上昇リスクも考慮が必要になる。

東京商工リサーチが 2 月に 4744 社を対象にしたアンケート調査でも、大企業と中小企業の意識の差が明確になった。台湾有事を「想定している」との回答が全体の 4 割近くにのぼった。「想定している」と答えた企業のうち何らかの具体的な対応を講じている企業の割合は 23.9% だった。大企業が 40%、中小企業が 22% と差が付いた。

有事の対応策としては、原材料の調達先をリスクがある地域以外に切り替えたり、販路を多様にして経営上の依存度を下げたりするのが一般的だ。海外拠点がある企業にとって、現地の従業員・家族の安全確保や国内退避といった危機管理も必要になる。

危機認識の差が初動の遅れにつながる。対応を誤れば、経営に大きな影響を及ぼしかねない。

特に工場などで使う半導体や電子部品の調達はアジアの国への依存度が高い。供給網が乱れれば、経営体力の弱い中小企業にとって一気に死活問題になりかねない。

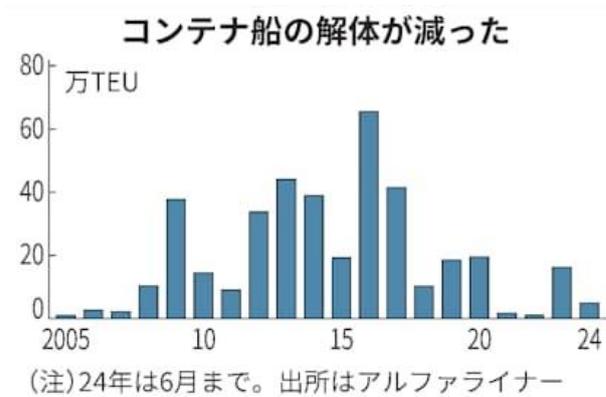
こうした経済安保上のリスクを減らすため、政府は半導体産業への補助金を手厚くするなど国内供給網の再構築を急いでいる。すでに BCP を策定していても、その中身を更新していく取り組みが欠かせない。かつては台風や地震といった自然災害への備えが BCP の中心だった。

中小企業もグローバル化が進んだ現状では、経営者にとって地政学リスクを念頭に置いた事業継続の戦略が欠かせなくなっている。



## コンテナ船の解体減、1~6月 運賃高で老齢船も運航継続

コンテナ船の解体が運賃相場の高騰を受けて減少している。中東情勢の緊迫化による輸送日数の長期化で世界的にコンテナ船の需給が逼迫するなかで、海運会社が古い船を市場に投入し続けたためだ。新造船の竣工で全体の船腹量は増加しつつある。今後、運賃市況が軟化すれば解体も増えていく可能性が高い。仏調査会社アルファライナーによると、1~6月に解体されたコンテナ船は4万8600TEU（TEUは20フィートコンテナ換算の輸送容量）だった。7万7000TEUだった前年同期と比べ4割減った。



主因はスポット（随時契約）運賃の高騰だ。2023年12月以降、中東情勢の緊迫化でアジア・欧州間の要衝であるスエズ運河の通航が困難となった。コンテナ船社の多くは紅海・スエズ運河の通航を回避し、

アフリカ大陸南端の喜望峰を経由する遠回りのルートを使っている。航路が長くなったことで必要な船の数が増え、需給が引き締まった。上海やシンガポールなど主要なコンテナ港での混雑や、米欧向けの荷動きの増加が重なり、運賃は右肩上がりで上昇した。その結果「船主や海運会社は古い船

をスクラップにするよりも、収益性が非常に良い条件で運航を継続することを選んだ」（アルファライナー）という。

船を所有する船主は、運賃や用船料などの収入と管理費などの支出のバランスからその船の採算性を判断する。運賃水準が高くコストを上回る収入が期待できるときは、古い船も手放さずに運航させがちだ。市況が好調であれば中古船の価格や用船料も上がるため、解体市場には船が回りにくくなる。実際、新型コロナウイルス禍で運賃が高騰した 21 年、22 年の解体数は 2 万 TEU に満たない低水準だった。

反対に市況が低迷すると解体市場への売却が増える。年間の解体数が最高となった 16 年は、韓国のコンテナ船最大手だった韓進海運が経営破綻するなどコンテナ船業界は歴史的な不況下にあった。日本海事センターの後藤洋政研究員は「一般的には船としての価値より、解体後のスクラップなど資源としての価値の方が高いと判断されたタイミングで解体が決まる」と話す。

24 年のコンテナ船の解体数は当初、23 年を大幅に上回るとの見方があった。コロナ禍の好市況下で大量に発注された船が竣工ラッシュを迎えるため、新造船の投入に伴う船の入れ替えが進むとみられたためだ。これまでのところ、海運関係者にとって予想外の運賃高騰で解体が先送りになっていたことが、データからうかがえる。

運賃相場は 7 月上旬を直近ピークに下げに転じている。船の追加投入や港湾混雑の改善で、コンテナ輸送の混乱には歯止めがかかってきた。米国東岸の港湾でのストライキの可能性など先行きに

はなお不透明感も強いが、荷動きのピークシーズンである夏場を過ぎれば船腹需給が緩み、市況の軟化が続くとみる声が多い。

通常であれば、運賃の下げが続けば船の解体が進む見込みだ。「過去 3 年の解体量が少なかったため船齢の高い船の数は比較的多く、市況次第で解体が決まっていだろう」（日本海事センターの後藤氏）との指摘がある。仮に解体がこのまま低位で推移するなら、運賃市況が低迷に転じた局面で、調整が長引く火種になる可能性もある。

**日経新聞**