



円相場、下落 142円台後半 中値は偏りなし

9日午前の東京外国為替市場で円相場は下落している。10時時点は1ドル=142円70～72銭と前週末17時時点と比べて19銭の円安・ドル高だった。6日発表の8月の米雇用統計が米景気後退を示す結果ではなかったとして、投資家からドルに買い戻しが入っている。

米雇用統計を巡っては、強弱入り交じる内容だったとの受け止めがある。米連邦準備理事会（FRB）が9月に大幅利下げに動くとの観測を高める結果ではないとして、持ち高調整の円売り・ドル買いが出た。

10時前の中値決済に向けては「ドルの需給に大きな偏りはみられなかった」（国内銀行の為替担当者）との声が聞かれた。142円台は目新しい水準ではなく「国内の輸出入企業が売買を急ぐ様子はみられない」（同）との観測があった。

円は対ユーロで上げ幅を縮小した。10時時点では1ユーロ=158円18～20銭と、同25銭の円高・ユーロ安だった。ユーロは対ドルで小動き。10時時点では1ユーロ=1.1084ドル近辺と同0.0032ドルのユーロ安・ドル高だった。



原油が続落、米経済の減速懸念で 金は反落

9日朝方の国内商品先物市場で、原油は続落して取引を始めた。中心限月の2025年2月物は1キロリットル6万940円と前週末の清算値に比べ1010円安い水準で寄り付いた。夜間取引で一時6万370円まで下げ、中心限月として23年6月以来、1年3カ月ぶりの安値をつけた。先週6日発表の8月の米雇用統計が米労働市場の減速を示す内容だったことを受け、米経済の減速で需要が鈍るとの見方が広がり国内原油に売りが続いている。

東京外国為替市場での円買い・ドル売りの流れを受け、円建てで取引される国内原油先物の割高感を意識した売りが出ている。9日の東京株式市場で日経平均株価が大幅続落で始まったことが、リスク資産の1つとされる国内原油先物の売りにつながっている面もある。

金は反落している。中心限月の25年8月物は1グラム1万1462円と前週末の清算値を121円下回る水準で取引を始めた。原油と同様、為替の円高・ドル安を受けて円建ての国内金先物に売りが先行している。

白金は反落している。中心限月の25年8月物は1グラム4249円と前週末の清算値を30円下回る水準で寄り付いた。



資源調達が多様化、第三国と共同投資探る 備蓄に限界

不安定さを増す国際社会において資源の確保は死活問題になる。政府や企業は海外との共同投資といった手法も探りながら調達先の多様化や安定に努める。

ロシアによるウクライナ侵略後、世界はエネルギー価格の高騰に見舞われた。ロシア産の原油や天然ガスが禁輸となり、需給バランスが崩れたためだ。

エネルギー問題といえば再生可能エネルギーの拡大などに関心が集まる状況は一転し、化石燃料の確保という昔ながらの課題を改めて意識させた。

日本は原油で2022年度に99.7%、液化天然ガス（LNG）は97.9%を輸入に頼る。台湾有事になれば中東などと日本を結ぶシーレーン（海上交通路）が寸断される懸念がある。国内資源が乏しい日本の安全保障の弱点といえる。

資源エネルギー庁によると24年6月時点で石油は8カ月、LPガスは3カ月ほどの備蓄があるものの、長期の有事となれば不足は避けられない。

資源を巡るリスクと確保の動き



有事をにらんだ資源確保は政府と企業の共同作業だ。経済産業省が20年3月に策定した「新国際資源戦略」では調達先の多角化や他国企業も含めた共同での探査・調達を掲げた。

INPEXが手掛けるオーストラリアでのLNG開発事業「イクシス」は18年から生産を開始した。年間890万トンを生産し、うち7割を日本に出荷する。日本が輸入するLNGの1割ほどを占める。イクシスはガス田を探し始めてから生産開始までに20年ほどかかった。



同社の担当者は「生産量を増やすことなども急にはできない」と話す。

レアアース（希土類）やリチウムといった重要鉱物も現代の経済活動に必須だ。レアアースは半導体や光学機器などの製造に欠かせない。防衛装備品でもレーダーやセンサーなどをつくるのにレアアースが必要になる。

鉱物資源は中国と取り合う構図だ。中国は重要鉱物の採掘だけでなく、精錬の大部分を押さえる。米ブルッキングス研究所が22年に出した報告書によるとコバルトの73%、ニッケルの68%を中国が精錬する。中国が輸出規制に踏み切れば世界の供給が止まる。

エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）の高原一郎理事長は日本が他国と組んで共同投資する必要性を指摘する。リスクを分散でき、投資先の幅を広げやすくなる。

政府は23年12月、サウジアラビアとの間で他国の資源開発などへの共同投資も視野に入れた協力の枠組みをつくと合意した。同年10月には英国とも重要鉱物を巡る共同投資を進めるとの覚書を結んだ。

高原氏は「政治情勢や内陸国であることによる物流網の問題など中央アジア各国への投資はまだ少ない」と語る。政府は8月上旬、経済界と中央アジアでフォーラムを開き、資源調達の官民プロジェクトを進める環境づくりを促した。

ウクライナ侵略を踏まえ、ロシアを迂回して中央アジアを通る輸送路「カスピ海ルート」の整備へ動く。国ごとに税関手続きが異なるため、日本政府は紙の税関手続きのデジタル化を促進し、共通のシステム導入を支援する。

かつて日本が第2次世界大戦に突入した理由の一つは米国による石油輸出停止の制裁を受けたことにある。いまは経済安保の観点からも資源調達先を多様にし、有事に強いサプライチェーン（供給網）を築くことが官民の課題になる。



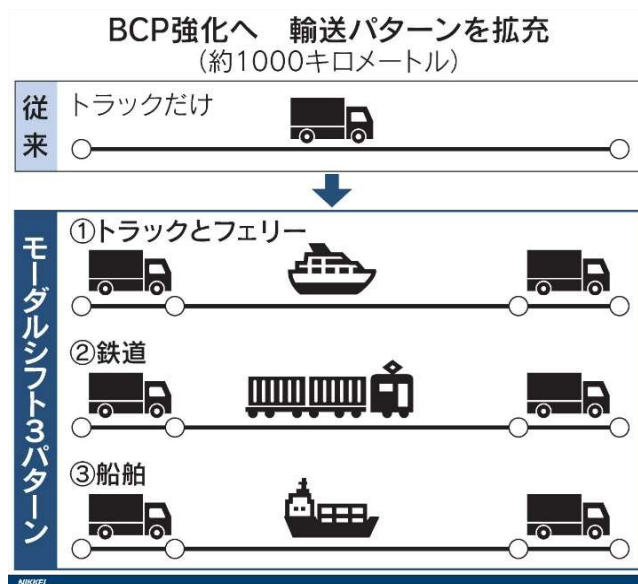
物流24年問題とBCPの対策両立 富山で「陸路・海路」併用

トラック運転手不足のなか、災害時や荒天時にどう輸送手段を安定確保できるか――。伏木海陸運送などは荷主の要望に応じ、陸運の一部を海運などに切り替える「モーダルシフト」の選択肢を3つに増やした。これまでは鉄道活用が多かったが、船舶も利用しやすくする。輸送手段の複数確保によって「物流2024年問題」対策と事業継続計画（BCP）強化の両立につなげる。

伏木海陸運送は富山新港（富山県射水市）から出港する定期コンテナ船に、トラックで運んだ貨物を載せ替えるモーダルシフト事業を開始した。クロム系合金鉄などを製造するJFEミネラル富山製造所（富山県射水市）などと連携し、九州まで約1000キロをトラックのほか船舶も活用する輸送にシフトした。

JFEミネラルはこれまでもモーダルシフトに取り組み鉄道を利用してきたが、船舶も加えた。輸送手段の選択肢が増えて最も大きな効果を期待しているのが悪天候時における輸送の補完体制の強化だ。本州の日本海側中央にある同社は、冬期の長距離陸路輸送では大雪による遅れも多かった。陸路が機能しにくい際は海路でカバーする。JFEミネラルの大島健二副社長は「天候を含め様々な障害がある。選択肢が多い方がよい」と話す。

船舶活用はBCP対策の強化に加え、さらに2点の効果が見込まれる。



1つは船舶輸送の低コストと輸送量を生かした24年問題への対応だ。トラック運転手の時間外労働の規制強化に伴い、運転手2人体制の導入や一般道から高速道路利用への切り替えなどにより輸送コストは上昇傾向にある。船舶は燃料費や人件費上昇のほかは輸送コストに大きな変動はない。

船舶活用ではトラックごと船に乗せて輸送する方法と、トラックから貨物を移し替えるケースの2通りがあるが、いずれもトラック運転手の負担軽減につながる。



2つ目の効果は脱炭素につながることだ。今回の伏木海陸運送とJFEミネラルによる船舶型モーダルシフトを使った富山から九州までの輸送でみると、トラックのみの運送時と比べて二酸化炭素(CO2)排出量が年間で75トン削減される。年間約100台分の長距離トラック削減にもつながる。

一方、船舶利用はトラック輸送に比べて時間がかかるというデメリットもある。JFEミネラルは対策として、週1回の定期便で九州各所に所有する倉庫に運び込みいったん保管。ここから顧客が希望する日時と量に応じて、きめ細かく出荷する。大島副社長は「倉庫利用によって取引先が使う量をタイムリーに出せる」と話す。

船舶型のモーダルシフトを有効に活用していくには、集配地における倉庫などのインフラ整備も重要な要素となる。

伏木海陸運送社長「船舶利用、時代にあった輸送手段」

船舶のモーダルシフトを導入した背景について、伏木海陸運送の大門督幸社長に聞いた。

――船舶を新しい輸送手段として導入した目的は何でしょうか。

「物流24年問題対策に加え、荒天時など陸路が使えない時の代替手段にもなる。さらに環境負荷の低減も見込まれる。まさに時代の流れに合った輸送方法だと考えている」

――船舶、鉄道、トラックという3つの輸送手段をどう使い分けるのでしょうか。

「基本は船舶を使った輸送になるが、納期の問題もあるので従来のトラック・鉄道も継続して提供していく。どう組み合わせるか最終的に判断するのは荷主。それぞれの輸送方法のメリットとデメリットを伝えた上で、荷主にとって最適の輸送方法を提供していく」

――今後、船舶モーダルシフトをどのように広めていきますか。

「まずは地元企業を中心に利用を増やしていきたい。JFEミネラルとの連携を積み重ね効果が広く伝われば、船舶輸送へのシフト加速につながる可能性がある」



東京都、公園に「雨庭」整備 自然の力で水害リスク低減

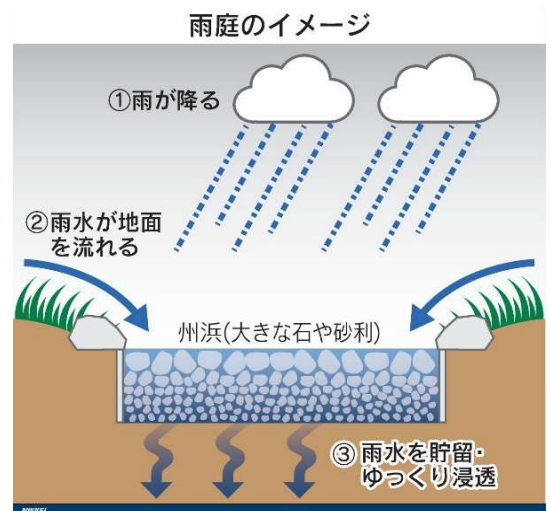


東京都は頻発する豪雨対策などとして、雨水を地中に浸透させて災害リスクを抑える機能の強化に取り組む。「レインガーデン（雨庭）」などと呼ばれ、2024年度に都内30カ所の公園などに整備する。河川の護岸工事などハード面だけでなく、自然が持つ保水力なども生かし、総合的に防災力を高める。

8月下旬、東京都新宿区の都立明治公園。強い雨が降るなか、多くの人が傘をさしながら行き交っていた。広場を歩くと、芝生の中に直径20センチほどの大きな石や砂利が敷き詰められた一角が目に入る。近くのアスファルトの歩道にあるような水たまりはない。都が公園などで整備を進める雨庭の一つだ。

アスファルトに覆われた都市部では、雨水のほとんどが地中にしみ込むことなく排水される。道路にあふれ、下水道管に直接流れ込んで水害につながりやすい。一方、雨庭は砂利などを敷き詰めた「州浜」を通じて、雨水をゆっくりと地中に浸透させる効果がある。深いところで約50センチメートルの厚みがある。

都は緑や自然がもつ機能を防災・減災につなげる「グリーンインフラ」の一環として、24年度予算で雨庭の整備費用などに5000万円を計上した。今年度中に都内30カ所の公園などに主に雨庭を整備し、効果を検証する。



区市町村を対象に、雨庭などで雨水の流出を防ぐ公共施設をつくる際の工事費用を補助する制度も新設する。1平方メートル当たり5万円を上限に工事費の3分の1を出す。住宅や商業施設については、雨庭などを設置する工事1件当たり24万円を上限に、区市町村が定める助成金の45%までを負担する。



背景には、大雨の発生頻度が増えていることがある。1時間に50ミリを超える降雨の年間発生回数をみると、全国1300地点当たり、1976～85年の10年間で226回だったが、2013～22年の10年間は328回と約1.5倍に増えた。都によると、都内でも時間50ミリを超える降雨の発生回数は増加傾向にあるという。

豪雨対策基本方針の主な改定内容

豪雨対策の基準となる降雨量を都内全域で10ミリ引き上げ

グリーンインフラ整備を推進

避難指示発令の基準の明確化など、避難体制を強化

高台のまちづくりの促進

地下空間への浸水対策の充実

(出所) 東京都

NIKKEI

こうした状況を踏まえ、都は23年12月に「東京都豪雨対策基本方針」を改定した。気候変動による気温上昇に伴って降雨量が増加する可能性があるとして、豪雨対策の基準となる降雨量を都内全域で10ミリ引き上げた。

都は河川の護岸工事や調節池、下水道の整備とあわせて、防災・減災につながるグリーンインフラの整備を来年度以降も継続する方針だ。都都市整備局の北浦健課長は「近年ではゲリラ豪雨なども目立つ。激甚化する水害対策に着実に対応していきたい」と話している。