



2024年 12月 5日 担当 虻川

円相場、下落 米株最高値で売り優勢

5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=150円66~68銭と前日17時時点と比べて27銭の円安・ドル高だった。4日に米株式相場が最高値を更新するなど投資家心理が強気に傾いている。5日は日経平均株価も上昇する公算が大きく、「低リスク通貨」とされる円には売りが先行した。

4日の米株式市場でダウ工業株30種平均が初めて4万5000ドル台で終えるなど主要3指数がそろって最高値を更新した。大阪取引所の夜間取引で日経平均先物が上昇しており、5日は日本株も堅調さを保つとの見方から円売り・ドル買いが出た。

円相場は8時半前に150円75銭近辺まで下落したが、下値を探る動きは鈍い。4日発表された11月の米サプライマネジメント協会(ISM)サービス業景況感指数が市場予想よりも悪化したほか、11月のADP全米雇用リポートで雇用者数の伸びが市場予想に届かなかった。米経済指標の下振れが米連邦準備理事会(FRB)の追加利下げを後押しするとして米長期金利も低下しており、円買い・ドル売りも入った。

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=158円39~46銭と、同34銭の円安・ユーロ高だった。ユーロは対ドルでほぼ横ばい圏で推移している。8時30分時点は1ユーロ=1.0514~15ドルと同0.0006ドルのユーロ高・ドル安だった。

日経新聞



2024年 12月 5日 担当 虻川

茨城 10 市町村、セブン配送車にバイオ燃料 廃食用油再生

茨城県牛久市や県内 9 市町村は 3 日から、学校給食や一般家庭などから出た使用済みの食用油をリサイクルしたバイオディーゼル燃料(BDF)をセブン—イレブン・ジャパンの配送車に供給する。軽油の一部を置き換え、地域の脱炭素化を後押しする。

牛久市や阿見町、稲敷市、河内町、利根町、取手市、土浦市、美浦村、守谷市、龍ヶ崎市の学校や家庭、飲食店、スーパーから廃食用油を回収。牛久市が出資する「うしくグリーンファーム」が BDF を製造する。



【写真茨城県の 10 市町村で回収した廃食油からつくるバイオディーゼル燃料(BDF)】

トラック燃料には BDF を 5%混ぜた「B5 軽油」を使う。揮発油など法的規格を満たす B5 軽油にはダイキアクシス・サステイナブル・パワー（東京・中央）が加工。牛久市や周辺を走るセブンイレブン店舗への配送車に用いる。

植物は成長過程で二酸化炭素(CO2)を吸収し、植物由来の廃食油でつくる BDF は使っても CO2 排出量が実質ゼロ。B5 軽油も CO2 の抑制が見込める。セブン—イレブンは 2023 年 9 月から水素を燃料とする小型トラックを東京都と福島県の店舗配送に導入するなど物流での脱炭素化を強化している。



2024年12月5日 担当 虻川

三井物産や三菱商事、米国で CO2 回収に参画 新興へ出資

三井物産や三菱商事など 4 社は大気中の二酸化炭素(CO2)を回収・除去する事業に参画する。米国初の商業運転を始めた米スタートアップのエアルーム・カーボン・テクノロジーズに出資した。同社は 2026 年に新施設を稼働させる方針で調達資金を設備投資に振り向ける。

CO2 の直接回収は脱炭素の有力手段とされており、今後、日本企業の取り組みが普及する契機となりそうだ。

三井物産と三菱商事、商船三井は既にエアルームの株式を取得済みで、日本航空(JAL)は今月中に取得する。エアルームは今回、日本勢や米投資ファンド、スウェーデンのヘネス・アンド・マウリッツ(H&M)グループなどから総額 1 億 5000 万ドル(約 230 億円)を調達する。

そのうち三菱商事は 750 万ドル、三井物産が 900 万ドルを投じた。日本企業がエアルームに出資するのは初めてだ。



エアルームはサンフランシスコが本所で、2020 年に創業した。「ダイレクト・エア・キャプチャー(DAC)」と呼ばれる分野で、石灰石を使って大気中の CO2 を吸着させる技術をもつ。既存技術と比べて安価に CO2 を回収できることが特徴だ。これまでに総額 1 億 1100 万ドルをファンドなどから調達しており、今回の調達で 2 億 6000 万ドルを超える計算だ。

【写真:米国で商業運転する初の CO2 回収施設となったエアルームの拠点(カリフォルニア州)=エアルーム提供】

23 年に CO2 の年間回収能力で 1000 トンをもつ米国初の DAC 施設をカリフォルニア州で稼働させた。獲得した CO2 を原料に使用する外部業者に販売するほか、温暖化ガスの排出量削減枠となる「炭素クレジット」を取得して販売している。米マイクロソフトや H&M などとの取引実績がある。

26 年に能力 1 万 7000 トンの 2 号施設をルイジアナ州で稼働させる計画だ。同州では最大 100 万トンの 3 号施設も計画しており、米国エネルギー省から補助金も獲得している。環境省によると、日本での電気やガスなどの利用による 1 世帯あたりの CO2

排出量は 23 年度で 2.52 トン。100 万トンとは約 39 万 7000 世帯分の排出量に相当する計算だ。

三菱商事と三井物産が DAC 事業者に出資するのは初めて。三菱商事はエアルームが運営する回収施設への出資も検討する。23 年に炭素クレジットの販売仲介事業をスイス企業と共同出資で始めており、エアルームを通じてクレジットを安定的に調達し、相乗効果を狙う。

三井物産は DAC で回収した CO₂ を活用し、CO₂ も原料にする合成燃料由来の再生航空燃料(SAF)を製造する企業などへの出資を検討している。

JAL は 50 年までに CO₂ の排出量を実質ゼロにする目標を掲げる。脱炭素の取り組みで本命視する SAF は生産量がまだ限られ、コストも高い。エアルームへの出資を通じ、炭素クレジットを含めた広範な手段で脱炭素化の取り組み加速につなげる。

商船三井もタンカーに CO₂ の回収装置を搭載し、航行中に出る CO₂ を最大 10% 回収する取り組みを始めた。エアルームへの出資で CO₂ を回収する技術ノウハウを得たい考えだ。

米国では 21 年に共和党も支持して成立した超党派インフラ投資・雇用法で、DAC への手厚い補助金がある。23 年に第 1 ラウンドとして 21 案件に 12 億ドルの支援を発表済みで、トランプ政権になっても第 2 ラウンドで追加の案件が採択されると見込まれている。

DAC の技術開発などに取り組む企業は世界で 100 社程度あると見られるが、商業運転する企業は、スイスのクライムワークス、米ワンポイントファイブなどを含めて数社しかない。炭素クレジットでは第三者機関による認証の過程などが不透明といった質の低いクレジットの問題が取り沙汰されるが、大気中の CO₂ を除去する DAC は質の高さを保ちやすいとされる。今後も DAC に取り組む日本企業が増えるとみられている。

日経新聞

2/2



2024年 12月 5日 担当 虻川

トウモロコシ、今後半年は4ドル前後 中部飼料の山口氏

飼料やバイオ燃料の原料となるトウモロコシの国際相場は主要生産国の米国の豊作見通しを受けて2024年8月下旬に1ブッシェル4ドルを割り込み、20年10月以来の安値となった。その後再び上昇基調に転じている。中部飼料の執行役員兼仕入部長の山口崇氏に見通しを聞いた。

国際指標である米シカゴ市場のトウモロコシ先物（中心限月）は今後半年ほど、1ブッシェル4.5ドルを天井に4ドル前後で推移するとみられる。トランプ米次期大統領による米中貿易摩擦の再燃観測や南米の生産量の動向が注目点だ。

トランプ氏が前に大統領だった時には中国が米産大豆に25%の関税を課したことで穀物の先物価格の下落材料となった。今回もトランプ氏は対中関税60%を公約に掲げている。米国の農家が大豆価格の低迷を見越して作付けを大豆からトウモロコシにシフトさせれば供給量が増加し、相場下落要因となる。中国が強硬な関税対抗策を打ち出せば、相場が4ドルを割り込む展開も予想される。

トランプ氏はカナダやメキシコに対しても高い関税を打ち出している。交渉の行方によってはトウモロコシの国際需給にも影響する。

トランプ氏が米国での原油の生産増加を後押しする政策は、バイオ燃料需要の後退懸念を生む。ただ、エタノールに関しては需要増の可能性もある。現在米国ではエタノールを10%混合したガソリンが普及しており、ガソリン需要が促進されればエタノールの消費量やトウモロコシの需要も伸びるという理屈だ。

南米の生産量も世界全体の供給を左右する。南米の生産量の見通しは1~2月に見える。豊作であれば弱材料、減産となれば強材料となる。現段階の天候は順調に推移しているが、先行きはまだ見通せない。



2024年 12月 5日担当 虹川

経済安保の課題、海上交通路の安全確保急げ

米大統領選挙でトランプ前大統領が圧勝した。米社会の保守的な庶民層に目を向けたトランプ氏のメッセージは明快だ。「米国で売るものは米国で作れ。関税を引き上げよ。労働者を守れ。移民を排斥せよ」

かつて対米貿易戦争の主役だった日本は、今や米国への世界一の直接投資国となった。今日、トランプ氏の標的は中国である。従来の関与政策を捨て、米中の大国間競争時代へとカジを切ったのはトランプ前政権であった。高関税・半導体輸出の厳格化など、バイデン政権にもまして強硬な対中姿勢で臨むであろう。背景には過去十数年で一気に米国の国力に迫り、民主主義と距離を置き、核兵器を含む大軍拡を進める中国への安全保障上の懸念がある。冷戦期のソ連と異なり、中国との関係のきしみはそのまま経済に跳ね返る。安全保障問題が経済分野にすそ野を広げ始めた。

日本政府は第2次安倍晋三政権の終盤から経済安全保障に取り組み始めた。その進展は早い。岸田文雄政権では「国家・国民の安全を経済面から確保する」として(1)重要物資の安定供給の確保(2)基幹インフラ役務の安定的な供給の確保(3)先端的な重要技術の開発支援(4)特許出願の非公開制度——を柱とする経済安全保障推進法が2022年に成立し、24年には機密を扱う人の認定制度を創設するための重要経済安保情報保護・活用法が制定された。

また半導体の安定供給のために台湾積体回路製造(TSMC)の工場が熊本県に誘致され、北海道では次世代半導体の量産を目指すラピダスが工場を建設中だ。「能動的サイバー防御」も検討が進んでいる。

しかし日本の経済社会の強靱(きょうじん)性を高め、国家と国民を守るという経済安全保障の本義に照らせば、まだまだやらねばならないことがある。特に取り上げるべきはエネルギー安全保障および食料安全保障である。両者はシーレーン(海上交通路)の安全確保の問題に帰着するが、政府部内の検討はあまりなされていない。

日本のシーレーン(海上交通路)



日本はエネルギーのほとんどを海外に依存する。人工知能(AI)普及などで今後ますます電力需要は大きくなる。一方で、日本の主要な原油輸入元である中東情勢は緊迫している。仮にイスラエルとイランが本格的に衝突し、米国が介入し、イランの原油施設が破壊されれば、イランは報復としてホルムズ海峡に機雷をまくかもしれない。

日本は 1970 年代の石油ショック以降、中東紛争による石油や天然ガスの供給途絶に備え官民の戦略備蓄を進めてきた。石油なら約 200 日分の備蓄がある。しかし台湾で有事があり、その余波でミサイル攻撃を受けて備蓄タンクが破壊されればどうなるのか。今の政府に答えはない。

エネルギー安全保障政策としては、日ごろから原子力発電所の稼働率を上げ、再生可能エネルギー利用を促進し、水素など新エネルギーの開発を促進することが重要である。加えて、有事においてシーレーンを通じた湾岸地域やオーストラリアからの資源の安定輸入を確保する必要がある。

日本はまたカロリーベースで食料自給率が 38%しかない。食料の主要輸入元には太平洋側の米国、カナダ、豪州という安定した同盟国・準同盟国が軒を連ねる。しかし台湾有事となれば、西太平洋の第 2 列島線(伊豆諸島から小笠原諸島へと連なる列島線)以西は安全とは言えない。

食料安全保障政策では対外依存度が非常に高い肥料の国産化に加え、減反の続いているコメを輸出産業に育てることが重要である。コメが輸出産業になれば、有事には輸出分を国内に振り向けられる。

しかし、それだけではない。やはりシーレーンの安全確保が重要である。島国の日本はエネルギーの安定供給も、食料の安定供給も海運業界に依存している。国内総生産(GDP)で世界 4 位の日本経済を支えるのは、わずか 4000 隻の船舶。そのうち日本の商船会社が運用する日本商船隊は 2206 隻、日本船籍船は 285 隻である(22 年の年央値)。日本商船隊の運航のほとんどはフィリピン人船員が担っている。

日米同盟によって日本は米国海軍と協力関係にある。中国海軍には太平洋戦争時の米海軍のように日本を完全封鎖する力はないが、主要艦艇だけで 350 隻を数え、日米両国をあわせた主要艦艇数を上回る。

今も紅海でのフーシ派の攻撃のために、多数の船がスエズ運河を避けて喜望峰を経由している。台湾有事となれば東シナ海・南シナ海・セレベス海・スルー海は戦闘海域となり、マラッカ海峡・ロンボク海峡も使えなくなる。海上保険会社は船舶保険の

付保を拒否し、船主は一斉に船を引き揚げるだろう。

そうなれば商船隊は太平洋を大きく東側に回り、いったん十分に北上して中国潜水艦の攻撃をかわす以外に方法はない。仮に1隻でも商船が撃沈されれば、その海域を避けて迂回航路はさらに大回りとなる。海上自衛隊は商船を守る余力がなく、海上保安庁には対潜能力がない。最悪、湾岸からの原油ルートは豪州の南極側を通らざるを得なくなるだろう。

航続距離は長大となり、船舶数は逼迫し、輸送コストも船舶保険料も跳ね上がる。台湾有事となれば、金融市場では欧米の短期リスクマネーが大挙して巻き戻すであろうし、日本の財政当局の為替介入能力にも限界があるであろうから円は暴落する。資材・食料・エネルギー価格は高騰する。コストプッシュ型のインフレとデフレが同時に日本経済を襲う可能性がある。

日本の安全保障政策の司令塔は国家安全保障会議(NSC)を支える内閣官房国家安全保障局であり、海洋政策の司令塔は首相を本部長とする総合海洋政策本部の事務局(内閣府)である。両者で連携して経済安全保障の立場から、台湾有事に際してのシーレーンの安全確保について安全な大迂回路、政府による船舶保険の付保、円の暴落への対策など、幅広く検討を進める必要がある。

また必要であれば、退役した海上自衛官や海上保安官を再任用して商船に同乗させ、有事の際の危険情報を政府と常時共有する仕組みも考えるべきである。

海運業界および海員組合は、かつて太平洋戦争でほとんどの船を徴用され、6万人の船員を失った。政府は1円の補償もしなかった。戦後の海上運送法(第26条)では、日本政府による商船の戦時徴用は認められていない。しかし今度は日本商船隊の安全確保に知恵を絞り、政府から協力を申し出るべきであろう。

このような検討は有事のシーレーン防衛の次元にとどまってはならない。首相のリーダーシップの下、国家安全保障という目的に向け原発再稼働・再エネ促進などのエネルギー政策や、肥料国産化・コメの増産輸出などの食料政策とあわせて平時から日本の経済社会を強固にするための総合政策を立案すべきである。