



## 円相場、下落し 154 円台前半 日米金利差を意識

### 対ユーロも安い

17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=154円16~18銭と前日17時時点と比べて66銭の円安・ドル高だった。日銀による利上げの先送り観測がくすぶるなか、米長期金利が高い水準にあり、日米の金利差を意識した円売り・ドル買いが出やすくなっている。

S&Pグローバルが16日に発表した12月の米購買担当者景気指数(PMI)速報値は総合が56.6と11月(54.9)から上昇し、2年9カ月ぶりの高水準だった。製造業は48.3と11月から低下したものの、サービス業は58.5と前月から伸びた。米経済の底堅さを背景に、米連邦準備理事会(FRB)による利下げペースが鈍化するとの見方が円売り・ドル買い圧力になっている。

日本時間17日早朝の取引で米長期金利は4.40%台と16日のニューヨーク時間の終値とほぼ同じ水準にある。日米金利差の拡大が引き続き意識され、円の重荷になっている。

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=162円08~12銭と、同85銭の円安・ユーロ高だった。

ユーロは対ドルで上昇している。8時30分時点は1ユーロ=1.0514~15ドルと同0.0011ドルのユーロ高・ドル安だった。16日にドイツの連邦議会(下院)でシュルツ首相の信任が否決されたが、「想定内の内容」(国内銀行)との声があり、相場への影響は限定的のようだ。



## 原油、反落 中国需要の鈍化懸念 金は反発

17日朝方の国内商品先物市場で、原油は反落して取引を始めた。中心限月の2025年5月物は1キロリットル6万8320円と前日の清算値に比べ100円安い水準で寄り付いた。中国景気の減速が意識され、原油需要の鈍化を懸念した売りが先行している。

16日発表の11月の中国小売売上高の伸び率が市場予想を下回り、中国景気の減速懸念が高まった。前週は中国が示した積極的な財政・金融政策への期待が相場の支援材料となっていたのもあり、利益確定を目的とした売りが増えている。

金は反発している。中心限月の25年10月物は1グラム1万3198円と前日の清算値を41円上回る水準で取引を始めた。17日の外国為替市場で円相場が前日と比べて円安・ドル高水準で推移しており、円建てで取引される国内金先物の割安感に着目した買いが先行している。一方、16日の米長期金利が上昇し、ニューヨーク金先物相場が下落したのは国内金先物の上値を抑える要因となっている。

白金も反発している。中心限月の25年10月物は1グラム4629円と前日の清算値を92円上回る水準で寄り付いた。



## 道路の損傷、温暖化原因が増加 新潟県が国の支援要望

地球温暖化によって北陸地方や東北地方、北海道で冬季の降雨やみぞれが増え、舗装の損傷の増加につながっている。水が路盤に浸透し、昼夜の温度差によって凍結と融解を繰り返す「凍結融解」が生じて表層の微細なひび割れを拡大させるのが主な原因だ。

新潟県の花角英世知事は2024年11月19日、国土交通省などを訪れ、凍結融解による舗装損傷を気象災害と捉えた政府の財政支援が必要だと初めて要望した。県は24年度の当初予算で、舗装の修繕費として約23億円を計上。前年度の当初予算と補正予算を合わせた金額より2億円ほど増額した。舗装の修繕が必要な区域が広範囲になってきているという。

### 異常な低気温による損傷は減少

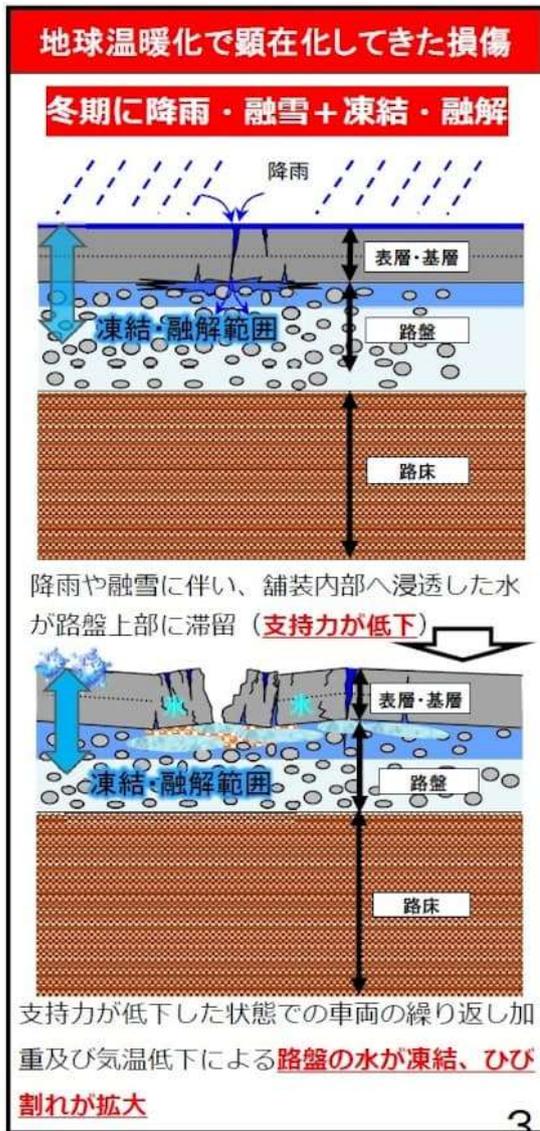
従来、新潟県などの積雪寒冷地域では10年に1度ほどの確率で発生する異常な低気温による舗装の損傷が問題だった。路盤より下の路床に含まれる水が凍結膨張し、路盤や表層を押し上げることで生じる凍上ひび割れだ。国交省は凍上ひび割れを災害と位置付け、被災した自治体を災害復旧事業で支援してきた。

近年は平均気温の上昇などによって凍上災害の件数が減っている。国交省が災害復旧事業として採択した件数は1986年度の1万1660件をピークに減少し、2023年度の採択はわずか3件にとどまる。

### 凍結融解による舗装損傷のメカニズム

代わって増えているのが凍結融解による舗装の損傷だ。国交省は24年6月に開いた有識者会議(座長:亀山修一・北海道科学大学工学部教授)で、その発生メカニズムを次のように取りまとめた。

まず凍結した路盤の上部に雨水や融雪水が浸透して滞留し、路盤の支持力が低



下。車両の通行荷重が繰り返し加わって表層にひび割れが生じる。さらに、気温が日中と夜間で 0 度をまたいで上下する「ゼロクロッシング」が生じると、滞留した水が凍結融解して損傷が拡大する。

【左図：凍結融解によって舗装が損傷するメカニズム（出所：国土交通省）】

有識者会議では、温暖化の影響を受けて積雪寒冷地でゼロクロッシングの発生日数や冬季の降雨日数が増加傾向にあると整理。こうした要因と舗装損傷の発生頻度に相関があると分析した。

凍結融解による損傷の基本的な対策では、舗装の打ち換えや路盤への水の浸透抑制を挙げた。表層に水密性が高いアスファルト混合物を用いたり、上層路盤の層を追加したりといった留意事項をまとめた。一方、融雪水などの路盤への滞水対策は今後も検討が必要だとした。

国交省は取りまとめを受け、対策事業の必要性や内容など今後の対応を検討している。舗装に関する技術基準類の改定の要否についても確認を進める予定だ。



## 「自動物流道路」計画が始動 国交省、東京—大阪に整備へ

様々な分野で人手が不足していますが、なかでも深刻なのが物流業界です。もともと運転手が足りないところに、2024年4月から労働時間規制が導入されたためです。荷物も増えており、22年度の宅配便取扱量は約50億個と、5年間で2割程度増加しました。現状のままでは、30年度には3割を超す荷物が運べなくなるおそれがあるといわれています。

こうした物流危機を乗り越えようと、国土交通省が「自動物流道路」計画を打ち出しました。高速道路の路肩や中央分離帯、もしくは地下に物流専用の空間を設け、荷物を積んだカートが時速30キロ程度で自動運転する構想です。究極の無人運転なので運転手不足を解消できます。

パレットなどの規格を統一したうえで、農水産物や衣類、書籍のような小口の荷物を運ぶことを想定しています。国交省は東京と大阪間に同道路を整備する方針で、先行ルートとして10年後をめどに、大都市近郊の渋滞が多い区間を開通させる意向です。まず、建設中の新東名高速道路の新秦野—新御殿場間に27年度までに専用レーンをつくって社会実験をします。

専用道路をつくれれば終わりではありません。道路に荷物を自動で搬出入する物流拠点も必要です。東京と大阪間で少なくとも各都府県に1カ所以上の拠点を設置する見通しです。

建設費は地下の場合で10キロメートル当たり70億円から800億円。地上の場合は00年の試算で10キロメートル当たり254億円です。実際には地上と地下を組み合わせるルートを決めることになると考えられますが、すべて地下に整備すると仮定した場合、東京—大阪間で最大4兆円程度の費用がかかることになります。

世界に目をやると、スイスが主要都市を結ぶ約500キロの地下トンネルを建設して自動運送カートを走らせる計画を進めています。すでに許認可の手続きを定めた法

律を制定しました。英国でも西ロンドン地区の鉄道敷地内に専用線を整備し、自動運転で荷物を運ぶ計画があります。

具体的な事業手法の検討はこれからですが、建設や運営の主体は民間となる見通しです。関係する業界や企業が共同で特別目的会社(SPC)をつくり、資金調達することなどを想定しています。

国交省は今秋、民間企業を対象に同構想への関心や具体的な提案を求める調査をしました。その結果を参考に今後、事業モデルを詰めることとなります。

国交省の「自動物流道路に関する検討会」の委員長を務める東大の羽藤英二教授は「移動の大革命の波が押し寄せているなか、いち早く新しいモビリティを国土に取り込んだ国家が経済的にも強くなる」と指摘。「国が長期的な計画を立てて事業スキームをつくり、民間を支援する必要がある」と話しています。



## 公取委が 6510 事業者注意 価格転嫁で優越的地位乱用恐れ

公正取引委員会は 16 日、受注事業者との価格転嫁の協議に十分に応じなかった 6510 の発注事業者に対し、注意喚起の文書を送付したと発表した。独占禁止法の「優越的地位の乱用」を未然に防ぐ狙いがある。注意喚起の送付数は昨年度から 2 割減った。

公取委が主に 2023 年 6 月から 24 年 5 月にかけての取引を調査した。およそ 12 万の事業者が対象だ。十分に価格交渉をせずに、取引価格を低く据え置けば独禁法が禁じる優越的地位の乱用につながりかねない。

6510 者の内訳をみると、情報サービス業、協同組合、総合工事業が多かった。状況は昨年度より改善している。特に労務費の価格転嫁率は 62.4%と昨年度比で 17.3 ポイント上昇した。公取委は「労務費に関しては多くの取引で価格転嫁の協議が行われるようになっている」と指摘した。ただサプライチェーン(供給網)全体で見ると、1 次下請け、2 次下請けと段階が下がるごとに転嫁率が低くなる課題がある。

公取委は 23 年に「労務費の価格交渉に関する指針」を取りまとめた。特に中小企業の賃上げにおいて価格転嫁は欠かせないとしており、企業の対応を促している。



RIM

## 根岸製油所、ストアスでの生産停止が続く

ENEOSの根岸製油所では、12月下旬まで出荷制限が続くもよう。製油所の定修は11月20日に終了し、常圧蒸留装置の稼働は再開したものの、二次装置の不具合が解消されずストアスの生産は停止している。ENEOSは水島製油所の転送玉に加え、輸入玉を充填して陸上出荷を続けているが、契約社に対する供給枠は少なく、品薄な商況が続いている。

一方、ENEOSの油槽所では、大阪国際石油精製(OIREC)の千葉油槽所で12月15日まで出荷規制が敷かれるとともに、秋田油槽所でも契約者に対して供給枠を設けた出荷を続けている。いずれも転送玉の入着の遅れによる在庫不足が深刻となっている。

この他、補修作業が実施されていたENEOSの水島製油所B工場第2常圧蒸留装置は、12月入り後に稼働が再開しており、ストアスの供給に支障は出ていないようだ。

製油所動向					
精製会社	製油所	常圧蒸留装置	能力 (日量/バレル)	概要	
ENEOS	仙台	No.1	145,000	・備蓄設備1基で修繕作業が実施されており、備蓄能力の低減に伴い生産量の低い状態が継続中。ニチレキ・仙台工場、昭和澁青工業・石巻油槽所で代替供給を実施中。	
	鹿島	No.1	168,000	・ストアスの生産および出荷を6月末までに停止。	
	根岸	No.4	153,000	・陸上の出荷制限は12月下旬まで継続となった。11月20日に定修が終了し常圧蒸留装置は稼働を再開したが、二次装置の不具合が解消されず、ストアスの生産は12月上旬時点で停止している。	
	水島A	No.3	150,000	・B工場の第2常圧蒸留装置は、二次装置の補修工事に伴い10月7日から稼働を停止していたが、工事の終了を受け12月1日に稼働を再開した。	
	水島B	No.2	95,200		
			No.3	105,000	
		麻里布	No.4	128,000	・特になし。
	大分	No.3	136,000	・ストアスの生産および出荷が4月から停止。	
出光興産 四日市石油	四日市	No.2	100,000	・特になし。	
		No.3	155,000		
コスモ石油	四日市	No.6	86,000	・9月29日から始まった定修は、11月9日に終了。	
西部石油	山口	No.2	120,000	・4月から製油所と油槽所機能が停止。代替供給は海上が昭和石油四日市製油所、陸上が西部特ア入山口油槽所。	