



円相場、下落 157 円台前半 米金利上昇で

24 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 = 157 円 16 ~ 19 銭と前日 17 時時点と比べて 37 銭の円安・ドル高だった。米長期金利が上昇し円売り・ドル買いが先行している。米連邦準備理事会 (FRB) による今後の利下げペース鈍化の思惑がくすぶり、23 日の米長期金利は 4.59% に上昇した。

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 = 163 円 48 ~ 53 銭と同 22 銭の円安・ユーロ高だった。ユーロは対ドルでは下落し、8 時 30 分時点は 1 ユーロ = 1.0406 ~ 07 ドルと同 0.0006 ドルのユーロ安・ドル高だった。



金が反落、利益確定売り 原油も反落

24日朝方の国内商品先物市場で、金が反落して取引を始めた。中心限月の2025年10月物は1グラム1万3274円と前日の清算値に比べ32円安い水準で寄り付いた。前日まで3日続伸していたため、利益確定売りが優勢となっている。一方、東京外国為替市場で円が下落していることを受け、円建てで取引される国内金先物の割安感が意識されたことによる買いも入り、相場を下支えしている。

原油も反落している。中心限月の25年5月物は1キロリットル6万8710円と前日の清算値を80円下回る水準で取引を始めた。25日のクリスマスを控え、海外では年末にかけて連休に入る投資家が多いとみられ、持ち高調整の売りが先行している。

白金は続伸。中心限月の25年10月物は1グラム4743円と前日の清算値を48円上回る水準で寄り付いた。寄り付き後に一時4756円まで上昇し、中心限月として11月下旬以来およそ1カ月ぶりの高値を付けた。



出光、雨に強い空港向けアスファルト 耐久性 2.7 倍

出光興産は 19 日、雨水などによる劣化に強いアスファルトの販売を 2025 年 1 月に始めると発表した。アスファルトと骨材の結合を強くする特殊な添加剤を採用して、耐久性を従来の約 2.7 倍に高めた。航空機の発着で滑走路のアスファルトへの負担が大きい国内の主要空港などでの採用を目指す。

製品「ミナフォルティス CX」は同社子会社などが製造する。アスファルトは雨水や地下水が入ると表面の骨材が剝離し、損傷の原因になるのが課題だった。新製品の導入コストは 1.5～2 倍になるが、損傷を防ぎ補修工事を減らすことができるのがメリットだ。

3 年 7 月には大阪国際(伊丹)空港の一部で試験導入し、7 月には範囲を 1900 平方メートルにまで広げた。強度が確認できたことから販売を開始し、主要空港の滑走路や誘導路などでの採用を狙う。



JFE エンジ、インドの道路運営に参入 地元建設と合併

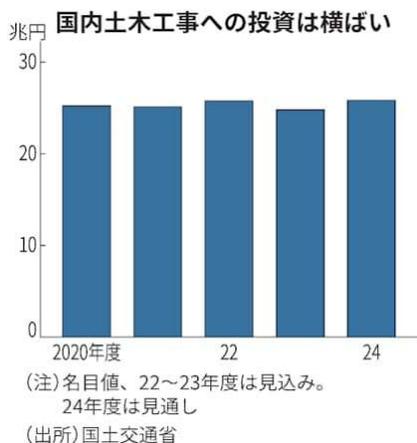
JFE エンジニアリングはインドの道路運営に参入する。現地の中堅建設と合併会社を設け、道路の新規建設工事や橋梁の補修工事を受注。官民パートナーシップ（PPP）の手法で道路の運営を手がける。国内の道路建設が飽和状態になるなか、案件数で世界最大規模とみられるインドの道路建設・運営など海外事業で収益の拡大を狙う。

官民ファンドの海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）と JFE エンジでつくる特別目的事業体（SPV）を通じて、インドの中堅建設、DP ジェイン&インフラストラクチャー（マハラシュトラ州）と合併会社を立ち上げる。合併会社を通じて現地事業会社の運営を支援する。

DP ジェイン社はインドで中規模の建設会社で、道路の工事やコンセッション（民間による公共施設運営）事業などを手がける。合併会社の支援先の事業会社が現在、運営する道路の総延長は約 600 キロメートルだ。JFE エンジによると、日本の建設会社が民間の道路建設や運営技術を活用するインドの道路 PPP 事業に出資するのは初めて。

JFE エンジは建設技術のノウハウを DP ジェイン社に提供する。出資後に DP ジェイン社は JFE エンジが実績を多く持つ既存の橋梁点検や補修案件を手がけていく。中規模クラスの数百億円規模の道路工事・運営の案件などを順次共同で受注する。

インドでは建設会社が道路建設後、高速道路の料金徴収や補修などの運営に携わることが多い。DP ジェイン社や JFE エンジは道路補修費用を抑えるため、補修箇所を特定しやすくなるデジタルトランスフォーメーション（DX）技術開発も構想する。



JFE エンジがインド事業を拡大する背景には国内での道路建設工事の競争激化がある。道路補修が一巡し、少ない案件を多くの建設会社で取り合う状況だ。入札でも金額を抑えなければ受注できず、利益を削り合う価格競争が続く。

日本企業が新興国でのインフラ工事を担当する場合、日本の政府開発援助(ODA)として実施するのが一般的だ。JFE エンジは出資先企業を通じてインドの事業に参画することで、ODA 以外の案件も受注し海外事業の拡大をめざす。

日本の建設会社は新興国に進出を続けてきたが、鹿島などが06年にアルジェリア政府から受注した高速道路の新設工事で巨額の損失を計上した例もある。JFE エンジは「投資金額を抑えて参画し、建設リスクの少ない補修など道路運營業務を中心に手がけることでリスクを減らす。知見を深めた上で新規道路工事を受注したい」と説明した。



NEXCO 中日本 4～9 月、純利益 25%減 補修費の増加響く

中日本高速道路(NEXCO 中日本)が 20 日発表した 2024 年 4～9 月期の連結決算は純利益が前年同期比 25%減の 161 億円だった。交通量の増加に伴い料金収入や休憩所の売り上げが伸びた一方で、道路の舗装や橋梁などの老朽化により補修費用がかさんだ。

売上高にあたる営業収益は 5%増の 4808 億円。料金収入は 3%増の 3506 億円で、サービスエリア(SA)などの休憩所事業は 6%増の 173 億円だった。

25 年 3 月期の連結純利益は補修費がかさみ、前期比 74%減の 25 億円を見込む。NEXCO 中日本は休憩所事業が収益の柱となっており、大型連休が少ない年度後半は利益が縮小傾向にある。



タイ SCG のベトナム石化工場 2 週間で停止、市況悪化

タイ素材最大手サイアム・セメント・グループ (SCG) の成長戦略が岐路に立たされている。ベトナムで新設した石油化学コンビナートがわずか 2 週間で稼働を停止。中国勢の増産などでアジアでの需給バランスが崩れ、市況が悪化していた。低コストの原材料を使って生産するなどして主力事業の立て直しを図る。

ベトナムの最大都市ホーチミンから南に約 40 キロメートル。バリア・ブンタウ省に新設された SCG の「ロンソン石油化学コンビナート」が 10 月中旬、稼働を停止した。9 月末に本格的な商業生産を始めたばかりだった。

| SCGのロンソン石化工場を巡る主な出来事 | |
|----------------------|-------------------------------------|
| 2008年 | ベトナム政府が投資認可。13年に稼働予定もリーマン・ショックなどで遅延 |
| 12年 | ペトロベトナムや現カタールエナジーなど3社と合併契約 |
| 15年 | カタールエナジーが撤退表明 |
| 18年 | ペトロベトナムが撤退表明。SCG 単独での事業継続へ |
| 24年9月末 | 本格的な商業生産開始 |
| 10月中旬 | 商業生産を停止。稼働は早くも25年春ごろ |
| 10月末 | エタン貯蔵設備などに7億ドルを投資すると発表 |

(出所) 現地報道や発表資料

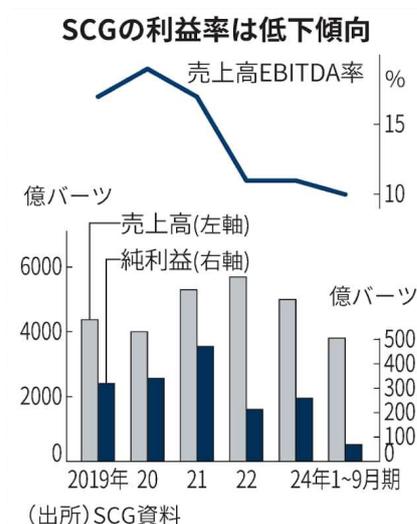
同コンビナートはポリエチレンなどの合成樹脂の生産能力が 140 万トン。同国の合成樹脂の需要は年 230 万トンと言われるなか、同コンビナートはこのうち半分以上を生産できる。総額 54 億ドル (約 8500 億円) を投じて建設した。

SCG は停止に追い込まれた要因として、化学製品の市況が悪化したことを挙げる。中国企業が相次ぎ増産しただけでなく、中国向けとして海外で生産された合成樹脂がベトナムなどに流入。アジアの合成樹脂の価格は約 2 年前から 2 割程度下落した。市況は 9 月時点でも良くなかったにもかかわらず同社が操業を始めた理由は不明だ。

同社にとって試練は今回だけではない。同コンビナート事業は円滑に進んでおらず「重荷」となっていた。

ベトナム政府は 2008 年、同コンビナートの投資を認可した。リーマン・ショック後に資金調達が難しくなり建設計画が遅延。12 年には国営のペトロベトナムとビナケム、カタールの国営カタール・ペトロリアム (現カタールエナジー)

との間で合弁契約を結んだ。しかしパートナー企業が相次ぎ撤退を表明し、18年にSCG単独で事業を継続することになった。



SCGがそれでも事業を継続するのは「ベトナム政府などとの関係もあり、SCGは撤退を決断する機会を失った。引くに引けない状況になっている」。ある日系企業の幹部はこう分析する。

今後SCGは「化学品市況がより好ましい状況になれば、停止したコンビナートの稼働を再開する」と強調。25年春以降の再開を目指す。

同社はベトナムが人口の増加局面にあり、市場も拡大するとみる。経済成長が鈍化し、高齢化が進むタイ市場への依存度を下げる狙いもある。

商品の競争力も高めるため、比較的安価な原材料の使用を進める。

同社はナフサ（粗製ガソリン）から石化製品の生産を想定していたが、比較的安価なエタンを用いることも発表。同社によると、調達価格はナフサに比べ4割ほど安い。エタンを米国から輸入するため貯蔵設備などに7億ドルを投じる。

化学事業に引き続き注力するのは、同事業が同社の中核だからだ。SCGはセメントや包装などの事業も手掛けているが、化学事業の売上高は23年12月期で全体の38%と最大。EBITDA（利払い・税引き・償却前利益）も25%を占める。

中長期的な成長戦略として、このほど脱炭素関連に集中投資することを発表した。今後5年で約2000億バーツ（約9100億円）の設備投資額を予定する。特に主力である化学製品で環境負荷の少ない「グリーンポリマー」などを造り出し、差異化を目指す。

SCGは同分野で日系企業との協業を進めている。

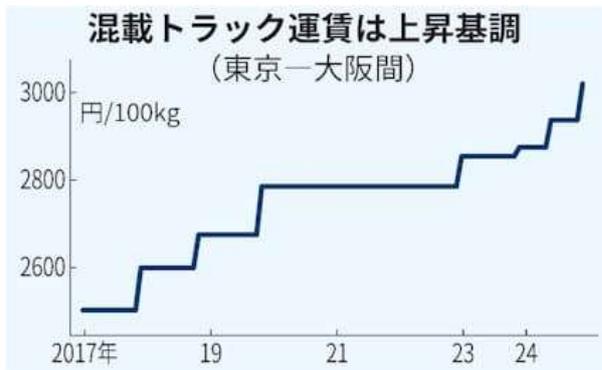
トヨタ自動車と電気自動車（EV）の活用などで連携。IHIとは石化製品の製造過程で生じた二酸化炭素（CO2）を利用して樹脂を製造する技術開発を進める。日鉄エンジニアリングとはセメント工場の排ガスからCO2を分離・回収する技術で協業する。付加価値の高い製品の開発を急ぐ必要があるようだ。



混載トラック運賃、3%上昇 25年も値上げ交渉継続へ

複数の荷主の貨物を集めて運ぶ混載トラック(特積み)の運賃が上昇基調だ。主要路線である東京—大阪間の運賃相場は6月時点から3%上がった。運転手不足が深刻化するなか、運送会社は待遇改善のための値上げ交渉を続けてきた。「物流の2024年問題」への危機感から、荷主も運賃引き上げを受け入れるようになってきている。

特積み運賃の東京—大阪間は12月中旬時点で、100キログラム当たり3020円程度と、6月末時点と比べ3%ほど値上がりした。これまで22年度に2%、23年度には1%それぞれ上昇していた。24年度上期にも2%上がっている。足元の水準はデータを遡れる2000年以降で最も高い。



運送会社と荷主の運賃交渉は、物量の増減や諸コストの状況などに応じて随時おこなわれる。24年4月からトラック運転手の時間外労働への規制が強化された「24年問題」に対応するため、運送各社は運賃引き上げを求めてきた。

24年問題で将来的に輸送能力が不足するとの懸念が強まっている。安定的な物流網の確保のために、荷主側も値上げをある程度受け入れるようになってきたという。「4月以降は全般的に運賃改定への理解が得やすくなっている」(セイノーホールディングス傘下の西濃運輸の担当者)

ただ足元の荷動きは鈍い。物価高で消費マインドが弱いうえ、人手不足による建築工事の減少や自動車の生産停滞も貨物量を下押ししている。新潟運輸(新潟市)の担当者は「物量の回復が鈍く、運賃交渉もなかなか軌道に乗りにくかった。荷動きが弱いなか安値で荷物を集めている業者もあるようだ」と明かす。

新型コロナウイルス禍以前の18年ごろにも運賃引き上げが続いていた。17年に大手宅配業者の長時間労働が表面化し、「宅配クライシス(危機)」として社会問題になったためだ。運転手不足による人件費上昇をカバーするため値上げが浸透していった経緯がある。

福山通運の小丸成洋社長は「宅配危機の当時と比べると、業界全体での運賃上昇に向けた勢いは弱い」と指摘する。物量が少ないため競争が厳しく、業界内の足並みがそろっていないためだという。

足元で運転手不足はますます深刻化している。低賃金や長時間労働のイメージから特に若い世代に敬遠され、他業界への流出も増えているとの声がある。「業界全体で採用が難しく、募集をかけても応募が集まらない」(中堅運送会社)

政府は3月末、人手不足分野に限り、一定の専門性を持つ外国人労働者を受け入れる特定技能制度の対象分野にトラック運転手を含む「自動車運送業」を加えた。

福山通運は特定技能での外国人運転手の採用に向け動き出している。整備部門ですでに技能実習生の受け入れ実績があるベトナムから運転手候補を採用する方針だ。来日後に社内で運転免許の取得支援や日本語研修を行い、特定技能の資格取得を目指す。「特定の拠点間を行き来する路線便の運転手としてなら海外人材も登用しやすい」(小丸社長)とみている。

人件費だけでなく燃料費や車両費、修理費といったコストの上昇も運送会社の収益を圧迫する。特積み各社は、25年も運賃引き上げに向けた交渉を続けるという。

「燃料などのコスト高が続いており、来春での運賃改定に向けて交渉している」(西濃運輸)。「荷役などの付帯作業は料金を別途もらってやるか、契約に入れなければならぬという方向への見直しも検討している」(トナミホールディングス傘下のトナミ運輸)といった声もある。来年以降も運賃の上昇基調が続くそうだ。