



トランプ米大統領就任へ 経済・外交「米国第一」を推進

【写真①:20日 ホワイトハウスを訪れたトランプ夫妻】



米共和党のドナルド・トランプ氏(78)が20日(日本時間21日未明)、第47代大統領に就任する。4年ぶりに返り咲き、経済や外交で「米国第一」の政策を再び推進する。民主党のバイデン政権の政策から転換するために、就任初日に戦後最多となる大統領令に署名する見通しだ。

トランプ氏は20日の就任式の前に、礼拝のためホワイトハウス近くの教会を訪れた。ホワイトハウスでメラニア夫人とともにバイデン大統領夫妻と懇談した後、連邦議会議事堂に向かった。

就任式は伝統的に屋外で開催してきたが、厳しい寒さが予想されるため屋内で実施する。合衆国憲法は新大統領の任期は1月20日正午(日本時間21日午前2時)に始まると定めており、その時刻に合わせて議事堂内の大広間で宣誓する。副大統領にはJ・D・バンス元上院議員(40)が就く。

【写真②:礼拝に訪れた教会で握手するトランプ氏(前列左から3人目)とバンス氏(同1人目)=AP】



米紙ウォール・ストリート・ジャーナル(WSJ)は20日、トランプ氏が就任演説で「私たちは国家が成功する刺激的な新しい時代の幕開けにいる。変化の波が国に押し寄せている」と訴えると報じた。(続)

トランプ氏は19日、首都ワシントンでの演説でバイデン政権から「災害、インフレと高金利に苦しむ経済、壊滅的な国境危機を継承する」と主張した。「4年間の衰退に幕を下ろし、米国の強さと繁栄、誇りを取り戻し、新しい時代が幕を開ける」と唱えた。

新たに大量の大統領令に署名し「バイデン政権の急進的ではばかげた大統領令を、就任後の数時間以内にすべて廃止する」と宣言した。就任初日に出す大統領令は不法移民対策、資源・エネルギー政策、連邦政府の改革が主な柱となる見込みだ。

これまでトランプ氏はカナダとメキシコからの輸入品に25%の関税を課す大統領令に署名するとしてきたが、演説では関税について「関税と賢い政策によって国内製造や米国製品の購入、国内雇用を実現する」と一言触れただけだった。

米紙ニューヨーク・タイムズは20日、トランプ氏は就任初日は関税をかけることは表明しないと報じた。その前段階として中国、メキシコ、カナダを対象にした不公正な貿易慣行や通貨政策の調査を命じるという。

想定される大統領令のテーマと内容

不法移民

- メキシコ国境の緊急事態を宣言
- 不法移民の強制送還作戦を実施
- 麻薬カルテルのテロ組織指定
- メキシコ国境に壁を増設

エネルギー

- 米国沿岸や国有地でのエネルギー掘削解禁
- 「EV義務化」につながる燃費規制の廃止
- パイプラインの許認可

政府改革

- DEI(多様性、公平性、包摂性)政策の撤回
- 連邦職員の雇用保護の見直し
- 政府効率化省(DOGE)の役割定義

TikTok

- 事業売却期限を延期し、米企業との合併を義務づけ

不法移民対策ではメキシコからの不法移民を強制送還するための大統領令に署名する。米政治サイトのポリテコなどによると、国境問題に関する「緊急事態」を宣言する。21日以降に中西部イリノイ州シカゴなどで不法移民の摘発が実施されるもようだ。

WSJなどによると、メキシコ系の麻薬カルテルを「テロ組織」に指定し、メキシコ国境の壁も増設する見通し。トランプ氏は「(メキシコ移民を大規模追放した)アイゼンハワー元大統領を超える強制送還を実施する」と強調した。

エネルギー分野では石油や液化天然ガス(LNG)など化石燃料の開発再開を命じる。トランプ氏は演説で「エネルギー資源を解き放ってインフレに勝ち、地球で最も安いエネルギーコストを実現する」と語った。

バイデン政権が進めてきた化石燃料の掘削制限措置や電気自動車(EV)の普及策についても廃止を命じるとみられ、トランプ氏が「EV義務化」と批判してきた厳しい燃費基準などの規制が取り下げられる。

連邦政府改革では多様性の確保や、職員の雇用保護を見直す大統領令に署名する。トランプ氏は演説で「DEI(多様性、公平性、包摂性)」施策をやめると断言した。重要政策に関わる官僚ポストを「スケジュールF」と呼ぶ雇用が保障されない政治任用枠に置き換えることも命じる。(続)

中国発の動画共有アプリ「TikTok(ティックトック)」の米国事業を当面存続させ、米企業との合併形態にするための大統領令にも署名する。TikTok は米国で中国資本の下でのサービス提供を禁じる新法が 19 日に発効する前の 18 日夜に停止したが、大統領令が出る見込みとなり 19 日に再開した。

トランプ氏が署名する大統領令に対しては人権団体の全米市民自由連合(ACLU)が提訴を準備しており、署名後すぐに裁判所に差し止め請求をする可能性がある。

トランプ氏は 2017 年から大統領 1 期目を務めた。20 年の大統領選でバイデン氏に敗れたが、24 年の大統領選で民主党のハリス副大統領に勝利した。米大統領が退任後に返り咲くのはクリーブランド氏以来、132 年ぶり 2 人目となる。

ガソリン補助金再縮小 店頭価格 180→185 円に

脱炭素に逆行、出口戦略は見えず



【写真:レギュラーガソリンの値が 185 円のガソリンスタンド 都内 16 日】

資源エネルギー庁によると、補助金が全くなければ 20 日時点で価格が 1 リットル 201.5 円になるという。185 円を上回る分の補助をいつ縮小するかについて政府は「状況を丁寧に見定めながら」検討するとの説明にとどめ、いつ完全に補助を手しま

いするかは明確にしていない。

政府は物価高対策として 2022 年 1 月から石油元売りへの補助金を通じて価格を抑えている。直近では 24 年 12 月 19 日から補助を縮小し、175 円程度の価格が 180 円まで上がるようにした。前回の縮小措置から 1 カ月近くがたち、補助額をもう一段縮める。

政府は先月に補助を縮小してから 180 円に上がるまで 2~3 週間程度かかるとしていたが、実際には 1 週間程度で到達した。

今後は補助終了の時期など具体的な出口戦略をどう打ち出すかが焦点になる。ウクライナ危機後のエネルギー価格の高騰を踏まえた補助政策について、日本以外の主要 7 カ国(G7)の大半で措置は終了した。

足元で資源価格は上がっている。米国の原油指標である WTI(ウエスト・テキサス・インターミディエート)先物は 15 日、約 5 カ月ぶりに節目となる 1 バレル 80 ドルを上回った。米バイデン政権がロシア石油産業に対する経済制裁を強化し、原油の供給懸念が広がっている。

長引く円安・ドル高基調も円建ての原油価格を押し上げる。米経済の堅調さや米連邦準備理事会(FRB)の利下げペースが鈍化するとの観測を背景に、日米金利差に着目した円売り・ドル買いが続いている。(続)

日本のガソリン価格は補助がなくとも諸外国に比べて比較的低い水準になってい

る。資源エネルギー庁の昨年 12 月上旬時点の調査では、日本は米国より高いものの、英国、ドイツ、フランスといった欧州各国よりもかなり低い価格で推移する。

ガソリン補助金の出口は見通せない状況が続くが、政府は 22 年に始めたガソリン補助金に累計で 8 兆円超の予算を充てている。脱炭素に逆行する政策に巨額の予算投入が続く。

昨年末には自民、公明、国民民主 3 党がガソリン税の旧暫定税率を廃止することで合意したものの、具体的な実施時期の決定は見送った。今後の補助の行方にはガソリン税の引き下げ時期を巡る動向も影響する。

補助金でも減税でも、税財政でガソリン価格を抑える点は変わらない。安易な支援の継続は、脱炭素や省エネルギーといった日本の温暖化対策に矛盾する。



紙・板紙の内需、4年連続減少へ 段ボールも鈍く

【写真：製紙工場の様子】



日本製紙連合会（東京・中央）は20日、2025年の紙・板紙の国内需要見通しが前年見込みに比べ2.4%減り2060万7000トンになると発表した。4年連続のマイナスとなる。物価高などに伴う消費財の荷動きの停滞や包装の簡素化を映し、梱包に使う段ボールなど板紙

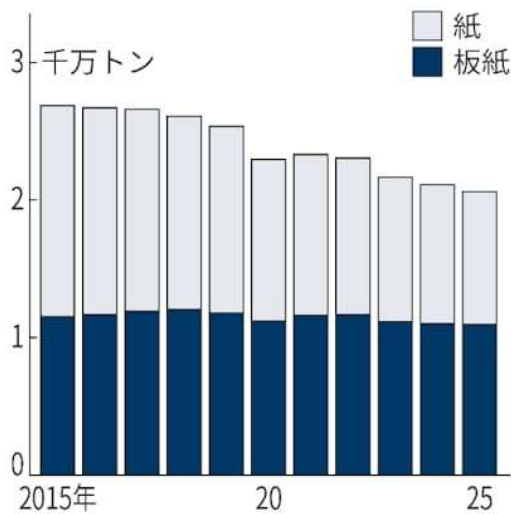
の需要が鈍い。紙もデジタル化の進展で印刷などの需要減少に歯止めがかからない。

段ボールなど梱包や紙器に使う板紙は0.7%減の1095万4000トンの見通し。減少は3年連続だ。段ボール原紙が0.5%減の864万2000トンと見込む。主要用途の加工食品の荷動きが少子化・人口減少を背景に停滞。青果物向けも国内生産者が減っている影響などで前年を割り込むという。

食品ロス削減に向け店舗での過剰在庫を減らす取り組みが広がっていることや、物流効率化のため多頻度配送が見直されていることも影響する。これに包装の簡素化・軽量化の影響が加わる。

板紙では、菓子箱などに使う白板紙も1.5%減の163万5000トンの見通しだ。2年ぶりの減少となる。食品や雑貨などの値上げが続き、需要の伸び悩みを予想している。訪日外国人（インバウンド）向けの土産物などの販売拡大でもカバーしきれないとみている。脱プラスチックによる代替需要の影響も限定的だ。（続）

紙・板紙の内需は減少が続く



(注)日本製紙連合会まとめ
24年見込み、25年見通し

製紙連の野沢徹会長（日本製紙社長）は20日の記者会見で、紙・板紙全般の内需について「少子化、デジタル化、省資源化で厳しい状況が続く」と話した。

24年は原燃料の値上がりが一服したものの、人件費や物流費が上昇し、製紙会社の収益を圧迫している。衛生用紙や印刷用紙では値上げ要請も強まった。ただ需要が振るわないことや各社の価格政策の足並みがそろわないこともあり交渉が長期化。24年を通して取引価格がほぼ横ばいで推移している。



印刷用紙などの低迷に直面する製紙業界にとり、電子商取引（EC）市場の拡大などを背景に段ボール関連などは近年伸びが期待される分野だった。ただ各社の増産もあり、需給は緩んでいる。段ボール原紙は需給調整のため輸出を拡大している。24年は11月までの輸出量が前年同期を上回り、生産量の8%程度を占める。

印刷用紙も生産設備の整理が続く。王子製紙では3月末で北海道にある苫小牧工場の一部設備の稼働停止を発表している。

紙・板紙の需要は長期的に減少傾向でピークだった2000年の3197万トンの6割程度の水準になる。製紙各社は事業の構造転換に向け再生航空燃料（SAF）など森林資源を活用した新たな原燃料の開発を急いでいる。



シンガポールにおいて CO₂を原料とする持続可能な

航空燃料(SAF)小型製造試験装置完成に伴う開所式を開催

IHI および当社のシンガポール法人 IHI ASIA PACIFIC PTE. LTD. (以下、「IHIAP」) は、シンガポール科学技術研究庁(A*STAR: Agency for Science, Technology And Research)傘下の研究機関である ISCE²※1 (Institute of Sustainability for Chemicals, Energy and Environment) と共同で、水素と CO₂ から持続可能な航空燃料(以下、「SAF」)※2 の原料となる液体炭化水素を合成する一連のプロセスを検証することを目的として、ISCE²の敷地内に、液体炭化水素を 1 日当たり 5kg 製造できる小型スケールの製造試験装置を設置が完成し、今後実証していきます。1 月 15 日、この稼働開始に伴う開所式を ISCE²内で開催しました。

本開所式には、シンガポールおよび日本の政府関係者をはじめ SAF バリューチェーンに関わる石油・化学メーカー、航空会社、航空機メーカーなどの企業・団体から 100 名を超えるゲストにお越しいただきました。式では、開発した SAF 製造技術の紹介や、商用化に向けた今後の取組みなどを紹介しました。(続)



【写真: 小型スケールの SAF 製造試験装置】

国際民間航空機関(ICAO)は、2050年までに航空機のCO₂排出を実質ゼロにする長期目標を掲げており、従来の化石由来の航空燃料の多くがSAFに置き換わることが想定されています。IHIは、これに応えるべく、CO₂と水素から直接SAFを製造するための触媒開発と効率の良いプロセスの構築に取り組んでいます。

IHIとISCE²は、2022年にSAF合成の新触媒を開発し、これまでのラボ試験において世界トップレベルの性能を持つことを確認しています。本試験装置の稼働により、合成プラントの運転条件の最適化や反応器データの取得などを行い、プロセス全体の検証を進めていきます。

今後、様々なパートナーと協力してSAFバリューチェーン構築に向けた取組を加速していき、2020年代後半のASTM認証※3の取得、2030年頃の商用化を目指していきます。

※1ISCE²について

シンガポール科学技術研究庁(A*STAR: Agency for Science, Technology And Research)傘下の研究機関で、A*STARがシンガポールの持続可能性の目標をサポートするために2022年3月に設立した研究所。最新のデジタル化および自動化ツールも活用し、低炭素技術、カーボンライフサイクルアセスメント、持続可能な材料、グリーン製造プロセスなどの分野で研究開発を進めています。詳細はウェブサイト <https://www.a-star.edu.sg/isce2/about-us> をご覧ください。

※2SAF(Sustainable Aviation Fuel)

持続可能な航空燃料。原料の生産・収集から、製造、燃焼までのライフサイクルでCO₂排出量を従来燃料より大幅に削減し、既存のインフラをそのまま活用できる航空燃料として世界的に普及推進が活発になってきている。

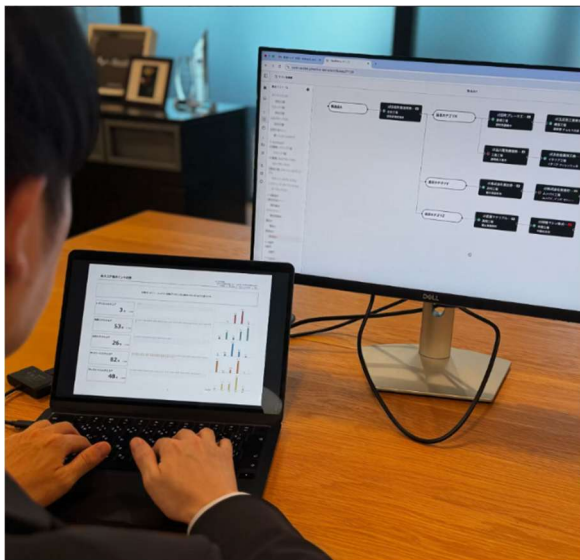
※3ASTM 認証

製造されたSAFをジェット燃料として利用するためには、ASTM Internationalが定める航空機用代替ジェット燃料に関する規格(ASTM D7566)の認証を取得する必要がある。

供給網のリスク数値化 レジリア、SOMPO と協業

サプライチェーン(供給網)可視化ソフトを手掛けるスタートアップの Resilire(レジリア、東京・港)は今春にも、自社サービスに地震、水災、サイバー攻撃などのリスクを数値化する機能を搭載する。SOMPO グループの SOMPO リスクマネジメント(東京・新宿)と業務提携した。数値化でリスクの度合いをより判断しやすくし、顧客の利便性を高める。

【写真:レジリア ソフト使用の様子】



このほど、国内の製造業などに試験サービスを始めた。早ければ 2025 年春以降に本格的に提供する。同社のサービスは大日本印刷や積水化学工業などの大手企業が導入している。

レジリアのソフトは顧客が 2~3 次調達先など直接取引のない企業の情報を含め、自社の供給網を幅広く管理できる。ここに SOMPO リスクが持つ損害保険の知見を活用し、地震、水災、サイバーセキュリティーのリス

クを数値化する機能を加える。

従来は、例えば地震は地図上の色分けなどでリスクの度合いを示しているが、数値を加えてより把握しやすくする。

供給網のツリー構造とかけ合わせることで、リスクがどのように波及するかを分析できる。例えば、巨大地震が起きたと想定した場合、それぞれの調達先の拠点の事業停止日数などを予測し、リスクを数値化する。

サイバー攻撃についてもセキュリティーの脆弱性などのリスクを数値化し、場合によっては指摘する。

サイバー攻撃をめぐってはトヨタ自動車が 22 年 3 月、取引先の部品メーカーがサイバー攻撃を受けたことで国内全工場の稼働が停止する事態に陥った。供給網のリスクを可視化する重要性は高まっている。



舗装工事の計測 7 割時短できる…三菱電エンジ、

建設機械に搭載装置の機能

三菱電機エンジニアリング(東京都千代田区、斎藤譲社長)は、建設機械に搭載するだけで、施工しながら道路の舗装工事の出来形(施工が完了した部分)計測を実現する管理装置を開発、15日に発売する。従来は手作業により複数で実施していた作業を自動化することで、作業時間で70%、作業人員で65%それぞれ削減できるという。道路舗装工事の現場における生産性向上に貢献する。

開発した装置は建設機械に搭載する専用のレーザースキャナーとこれを制御する制御装置、地上で使用するヒートマップ表示用の舗装出来形制御装置の3種類で構成する。

施工段階における設計データとの差分について自動算出するといった出来形管理計測を行う。1回の計測で幅5メートル、長さ最大80メートルの範囲をカバーできる。さらに計測データはリアルタイムで3次元(3D)表示されるため、設計データとの比較がヒートマップで視覚的に確認できる。このため、計測終了から数十分で解析結果が得られ、迅速な出来形の合否確認を可能にした。

直接販売と建機レンタル会社を通じたレンタル利用での体制を構築し、多くの道路工事現場での活用を目指す。



トラック運賃 最高値

スポット 12 月、繁忙期の運転手不足が深刻

企業間の荷物輸送に使う貸し切り(チャーター)トラックの需給が逼迫しやすくなっている。2024 年 12 月のスポット(随時契約)運賃は最高値を更新した。運転手の時間外労働規制が強化され、クリスマスや年末年始といった荷動きの多い時期の運転手不足が深刻になってきた可能性がある。「物流 2024 年問題」は 25 年以降も尾を引きそうだ。



運送会社は安値では引き受けなくなりつつある

全日本トラック協会(東京・新宿)などによると、輸送仲介システム「WebKIT」の成約運賃指数(2010 年 4 月=100)は 24 年 12 月に 148 と、前年同月を 13 ポイント上回った。電子商取引(EC)需要の増加などを受けた

17~18 年の「宅配クライシス(危機)」の水準を超えた 24 年 9 月の最高値(142)をさらに上回り、算出開始以来の最高を 3 カ月ぶりに更新した。

チャータートラックでの輸送には、大口顧客と運送会社が長期契約を結んで運ぶケースのほかに、単発のスポット契約がある。スポットでの輸送は長期契約分の容量を超えた荷物を運んだり、通常とは異なる納品先に届けたりする際に使われることが多い。(続)



WebKITなどのスポットの仲介システムは、荷主から依頼を受けた運送会社が自社で運びきれない貨物を登録し、輸送可能な事業者とマッチングする仕組みだ。運賃の動きはトラック輸送の需給を反映しやすい。

WebKITと同じく輸送仲介システムの「トラボックス」でも、24年12月に平均成約単価が過去最高を更新したという。登録荷物数は大きく増えた一方で運転手不足のため運べる荷物が限られ、高額な依頼から成約していった結果、平均単価が押し上がった。システムを運営するトラボックス(東京・渋谷)

の皆川拓也社長は「12月は運ぶ側が荷物を選べる状況だった」と振り返る。

クリスマス・年末年始に向け消費財や食品などの荷動きが増える12月は例年、トラック輸送の需要期だ。これまでは運転手の長時間労働によって繁忙期の輸送需要にできてきたが、昨年4月からの残業規制の強化でそうした長時間労働が困難になった。

「12月は依頼や問い合わせが非常に多く、高値を提示されても相当断らざるをえなかった」。長距離トラック輸送を手がけるフジトランスポート(奈良市)の松岡弘晃社長は話す。特に関東から関西への輸送でトラック不足が顕著だったという。同区間の大型トラックのチャーター料は片道8万~9万円程度が通常のところ、「最繁忙期には片道12万~15万円まで跳ね上がった」。

運送会社では、運転手をつなぎとめるためには賃金や賞与の引き上げが必要になっている。さらに足元では燃料費や車両費の高騰も運送業界の重荷だ。日本貨物運送協同組合連合会(東京・新宿)の永嶋功専務理事は「これまでのように安値で請け負うことはしないという雰囲気広がってきた」と指摘する。

25年1月の輸送需要は12月に比べ落ち着いているもよう。ただ年度末の3月には次の繁忙期を迎える。輸送のキャパシティが縮小するなか、春には運賃が再び高騰する可能性が高まっている。

スポット運賃相場の上昇傾向は、いずれ大口の長期契約のチャーター運賃にも上昇圧力となる見通しだ。また、複数の荷主の貨物を集めて運ぶ混載トラック(特積み)の運賃も24年末に上昇した。24年問題を経て、産業界の物流費負担が増えてきている。



物流危機、3月末に迫り来る「荷物を運べない現実」

「これ以上は残業できない、もう走れない」

「2023年まではなんとかトラックを確保できたが、最近はずしも確保できるわけではない。需給が変わってしまっている」——。そう話すのは、大手EC事業者の仕事も手がける物流企業の幹部だ。

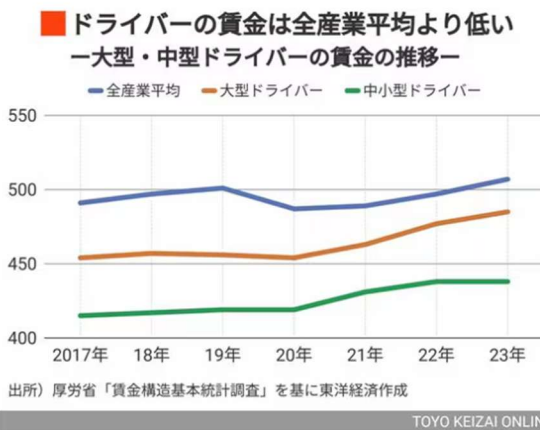
以前は荷物の情報量を1とすると、運べるトラックの空車情報は1.3~1.4というバランスだったが、最近では1を下回ることも増えているという。空きトラックの情報が減り、運べない荷物がでてきているのだ。

協力会社に配送を委託できない場合、自社の車両でなんとか対応する、もしくは帰りの荷物がなくても往復分の運賃を払って委託する、などといったケースがあるという。

この幹部は「(実際に走る)運送会社の運賃の条件をどんどん上げなければならぬが、荷主からは十分な額をもらえていない。運賃だけでなく効率も上げていかなくては」と苦しい状況を語る。

空きトラックの情報がどんどん減少

物流業界では2024年4月、ドライバーの残業について年間960時間までの上限規制が導入され、拘束時間などの制限も一段と強化された。より多くの人員が必要になり、コスト上昇が課題となっている。いわゆる「物流2024年問題」だ。



2024年問題はテレビなどで、主に宅配の現場の話が取り上げられてきたが、長距離ドライバーの労働環境の改善が本来の趣旨だ。足元では規制の影響が如実に表れている。「車両の情報数が、月を追うごとに減っている」。(続)

こう話すのはトランコム・名古屋情報センターの兼田慎二センター長だ。

トランコムは全国 1 万 3000 のパートナー運送会社と連携し、荷物と空きトラックを人力でマッチングする「求貨求車」サービスを提供している。

残業規制を受けて、長距離の運行を担っていた運送会社は中・短距離へのシフトを進めている。トランコムの東海エリアでは、2024 年の上期は全体でトラックの空車情報が約 10% 減少。中でも 600 キロ以上を走る長距離トラックの情報は約 20% 減ったという。

業界では、夏場、年末の 12 月、期末の 3 月が繁忙期に当たる。運送会社は繁忙期に備え、普段からドライバーの労働時間を調整する必要がある。そこで、仕事の見込み時間や納品時間、荷物を積まずに拠点へ戻る回送の距離などを細かく確認する会社が増えている。

トランコムも、これまでは運送会社に「13 時から積み込みできます」などと伝えればよかったが、実際に作業が始まっているか、荷待ち(待機)が発生していないかなど、運送会社が詳細を確認するようになったという。

ただし、こうした事情を踏まえ、荷主側が納期を調整し、待ち時間が発生しないように工夫するなど仕事の条件を見直しているかという、そう簡単ではない。荷主にも当然、顧客がいる。リードタイムを変えられないといった理由があるのだ。



「実際には、荷主の都合や荷物の条件に合った運送会社を探すことのほうが多い。運送会社にも譲れない条件があるので、うまく交渉し、調整していくのがわれわれの仕事でもある」(兼田センター長)

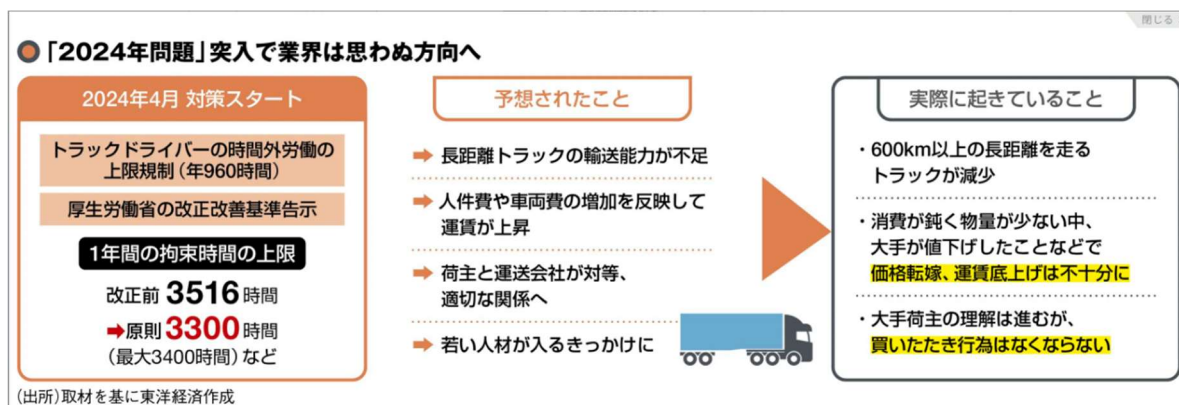
今年の 3 月期末、荷物は運べるのか？

とはいえ、荷主側がいつまでも、こうした対応を続けられるかはわからない。運送会社は必ずしも、厳密な計算の下で動いているわけではないからだ。トランコムの東海エリアマネージャー・上野剛史氏は、今後トラックの空車情報がさらに減る可能性を指摘する。

「運送会社は長距離から近場の運行にシフトしているが、顧客(荷主)の構造まですぐに変えられるわけではない。これから残業時間の調整を迫られる会社もあるのではないか」(上野氏)(続)

規制が適用されて1年目ということもあり、ドライバーの残業をうまく調整できず、1月から3月末にかけて「これ以上は残業できず、走れない」といった状況に陥る会社もできそうだ。

もう1つの焦点は運賃だ。前述のように、業界は残業規制による人手不足、人件費の増加が課題だ。加えて車両の購入費、燃料費など、ほぼすべてのコストが上昇し、これまで通りの運賃では利益を確保しにくくなっている。



【図 「2024年問題」により顕在化した問題について】

しかし、2024年は運賃交渉がうまく進んだとはいいがたい年だった。消費の低迷で荷物が少ない状態が続き、宅配業者の間で価格競争が勃発。倉庫での保管から配送まで手がける3PL(物流の一括受託)業者まで波及した。コスト増を吸収できず、大幅減益決算や業績見通しの下方修正が相次いだ。

2024年問題を機に価格転嫁を進め、運送会社が適正な利益を確保できるようにする。ドライバーの待遇を改善し、若い人材に入ってもらおう。そんな業界の狙いは、2025年に持ち越しになってしまった。

運べなくなる事態を回避するには？

大手企業の荷主を中心に、価格転嫁を許容する動きは見られるものの、運送会社が希望する運賃を満額もらえるケースはまだ少ない。

運送会社の苦しい事情について、荷主側の十分な理解は得られていないのが実情だ。業界幹部は「業界は閑散期のほうが長く、現場の情報が伝わるまでに時間がかかる。実際に運べなくなる事態が起きないと、荷主も動かない印象を持っている」と語る。

荷物が運べない危機を回避するには、ドライバーなどの賃金や労働条件を改善し担い手を増やすこと。効率化のために投資を進める必要もある。荷主企業の歩み寄りには必須だ。

インフラ崩壊の危機を乗り越えられるか。2025年も正念場が続く。



経団連、製造業中心を転換 筒井体制 5月発足へ

「政府・企業と丁寧に対話」 年金改革、最初の関門

経団連は14日の会長・副会長会議で、次期会長に筒井義信副会長(日本生命保険会長)の起用を内定した。金融機関から初の登用で、製造業中心からの転換を示す象徴的な人事になる。政治が不安定さを増すなか、年金など社会保障やエネルギー改革で調整力を発揮できるかが問われる。

【写真:握手を交わす経団連の十倉会長(右)と次期会長に内定した日本生命保険の筒井会長(左)】



5月29日の定時総会で筒井体制が発足する。筒井氏は14日午後、就任内定を受け記者団に「成長と分配の好循環を通じた日本経済の持続的発展に全力を尽くす」と語った。「政府や企業をはじめ各界の皆さまと丁寧にコミュニケーションをとりながら社会性の視座をもって課題解決に誠心誠意取り組む決意だ」と述べた。

十倉雅和会長までの15人の経団連会長は製造業出身が大半で、非製造業は2人だけだった。産業の裾野が広い自動車や鉄鋼、化学などの経営者が率いてきた。

今回の人事は2つの点において前例を破る。経団連はこれまで国から免許を受けて事業を営む金融機関からは会長を選んでこなかった。日本生命は相互会社・非上場企業で、企業統治改革を促す旗振り役としてふさわしいかとの疑問の声は同じ金融業界からもある。

筒井氏は7日、「株主や株価がなく社会からチェックを受けにくいとの見方もあるが、株式会社並みに努力してきたつもりだ」と語った。(続)

筒井氏は機関投資家である日本生命の経営やGX(グリーントランスフォーメーション)推進機構の理事長を担っている。相互会社ならではの長期的な視野と幅広い産業への知見を生かせるかが課題になる。

「財界総理」と称される経団連会長が持つ「経営者の顔」が薄れる点も前例破りだ。筒井氏は4月に日本生命会長を退き、7月には取締役を外れて特別顧問になる。経団連会長就任時に出身企業の会長・社長ではないのは事務局出身の第3代会長以外に例がない。

十倉氏は14日の記者会見で「大事なものは肩書ではなく会社や業界、経済界を引っ張った経験や知見で、全く心配していない」と答えた。

人事の背景には、産業の構造転換に伴い、経団連に求められる役割が変わってきたことがある。

かつては「製造業が輸出で稼ぐ」のが日本経済の柱で、法人税減税や自由貿易の枠組み拡大に重きを置いた。「官から民へ」が合言葉だった。企業・団体献金への関与も政治に対する力の源泉となり、製造業の声はおのずと強まった。

経団連の役割も変わる		
	力の源泉	
かつて	活動の重点 産業競争力の強化 法人税減税や自由貿易拡大 官から民へ 規制緩和や行政改革	輸出で稼ぐ製造業 稼ぎ頭を引っ張る経営者 政治的影響力 献金関与や候補者擁立
	経済社会の基盤整備 税・社会保障一体改革や原子力の最大限活用 官民連携 GX推進や経済安全保障	政策立案力 GX推進など政権と協調 マクロ経済 賃上げ推進で政労使協調

だが、グローバル化・デジタル化の中で製造業のあり方も変容した。経済産業省によると過去25年の日本の製造業の売上高は400兆円程度で横ばいだ。全産業に占める製造業の就業者の割合も2023年は15.6%と、20年間で3ポイントほど減った。

日本由来のコンテンツの海外売上高は鉄鋼や半導体の輸出額に匹敵する規模になるなど非製造業は成長する。

十倉体制の集大成として24年12月にまとめた政策提言は税と社会保障の一体改革や原子力活

用を打ち出した。現役世代の社会保険料の負担増を抑えなければ消費は増えず、安価で安定的な電力供給の確保は製造業にも非製造業にも不可欠な基盤だとみる。

GX推進や経済安全保障では「官民連携」の色が濃い。十倉体制下でGX推進やスタートアップ支援について経団連の政策提言の多くを岸田文雄前政権の政策に反映した。時の政権とマッチした政策立案が力となり、高水準の賃上げへ政労使の協調も進めた。(続)

各企業は 20 日に米大統領に再び就くトランプ氏の政策に注目する。関税引き上げなど自国第一が強まる。

筒井氏には国内外の政治リスクと向き合い、各政権との距離をはかる力量が求められる。新体制が発足する 5 月は通常国会終盤で、年金制度改革の法案審議が佳境となる。まずは年金制度づくりへの経団連の発信が問われる。

石破茂首相は少数与党の政権運営を迫られ、予算案や法案を通すには野党の協力が欠かせない。日本生命は野党も含めた官民に人脈を築き、シンクタンクのニッセイ基礎研究所を持つ。政策提言や政官との調整にあたるスタッフも豊富だ。不安定な政治環境に柔軟に対応しやすいとの見方がある。



〈革新の現場〉CO₂ が商材、人工石灰石で

住友大阪セメントが収益源を開拓 廃棄物、脱炭素の素材に

住友大阪セメントはセメント工場から排出された二酸化炭素(CO₂)を反応させて製造する「人工石灰石」を商用化する。石灰石は大気中のCO₂を吸収するため、様々な産業で活用できる。すでに路面標示用塗料への活用が決まった。国内のセメント市場が年々縮小するなか、工場の脱炭素化を進めると同時に新たな収益源を開拓する。

年間 270 トン製造

【イメージ図：路面標示用塗料にも二酸化炭素を吸収する人工石灰石を活用する。】



栃木県にある栃木工場(佐野市)。巨大なセメント工場の一角に人工石灰石の実証プラントの建設が急ピッチで進む。2025年から稼働を開始し、設備の運用や量産化技術の実証をする。順調にすすめば年間270トン製造できるようになる。

「CO₂を排出しているという考え方から炭素を持っているという考え方に変えていく必要がある」。住友大阪セメントの小堺規行常務執行役員はそう力をこめる。同社は産業廃棄物や廃コンクリートなどから抽出した酸化カルシウムにCO₂を反応させて人工石灰石を作る。

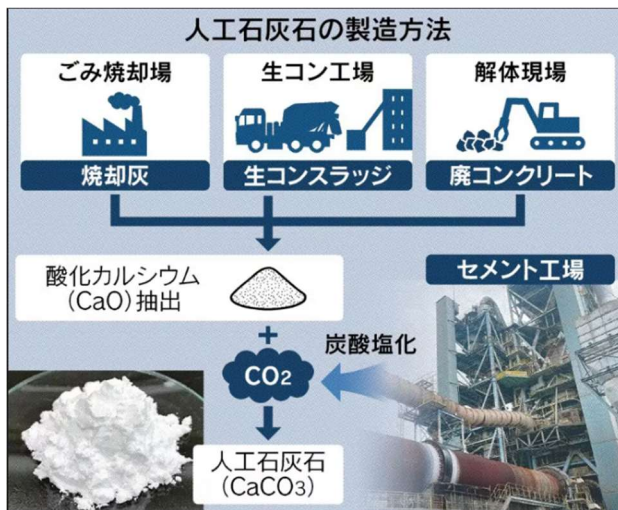
この人工石灰石の材料となるCO₂はセメントの製造時に出てくる。一方、酸化カルシウムはセメント工場で燃やすゴミの焼却灰や建築材料の石こうボードなど産業廃棄物などから得られる。なかでも石こうボードは年間100万トンが廃棄されている。10年後には300万トンに増える見込みで、セメント工場はその最大級の受け入れ先だ。
(続)



セメント工場の脱炭素化、産業廃棄物受け入れ拡大、その成果物としてCO₂を吸収する人工石灰石の開発と「まさに一石三鳥で環境対策に貢献できる」(小堺常務執行役員)と胸を張る。ただ、一石三鳥の成果を得るにはいくつかの壁を乗り越え

る必要がある。その一つがCO₂の回収だ。通常、セメント工場などの排ガスからCO₂を回収するには、排ガスに含まれるCO₂と窒素を分離する必要があるため莫大な設備が必要となる。コストを抑えながらどう効率よくCO₂を回収するかが大きな課題となる。

試行錯誤を繰り返した末にたどりついたのが「バイポーラ膜電気透析装置」と呼ばれる機械の活用だ。同装置は工場の排水から「バイポーラ」と呼ばれる電気膜を通して酸とアルカリをこし取る装置だ。すでに様々な産業で排水処理などに利用されているが、最近ではこの装置を使い、CO₂を鉱物に固定する研究が成果を上げていた。



【図：人工石灰石の製造方法】

そこで住友大阪はこのバイポーラに着目。セメント焼成時にでる排ガスを同装置で取り出したアルカリ液に通すことでCO₂だけを95%という高効率で捕捉できる方法を生み出した。さらに廃棄物中にあるカルシウムも同装置から取り出した強酸で抽出し、CO₂と反応させることで人工石灰石を低コストで作り出すことに成功した。

セメント原料となる廃棄物から得られるカルシウムと、焼成時に排出されるCO₂。セメント工場には人工石灰石の原料は豊富にある。同装置を使えば「セメント工場にあるリソースを活用できるため、追加の投資費用がかからない」(小堺氏)。

さらに品質の高い人工石灰石をつくるためには、カルシウムを抽出する際にカルシウム以外の成分を完全に除去する必要がある。そこで水素イオンの濃度を繰り返し調整し、特定の元素を効率よく除去するプロセスも考案した。(続)

できた人工石灰石は低炭素コンクリートに利用する。さらに製紙や樹脂など他産業向けの充填材などへの活用も狙う。これまでも交差点など路面が傷みやすい場所で使われる「半たわみ性舗装」にも活用してきた。

路面標示材にも

路面標示用塗料への活用も決まった。路面標示材を手掛けるキクテック(名古屋市)と共同で開発した。路面標示用塗料の約 35~70%には炭酸カルシウムが充填材として利用されているが、そのうちの約 15%を人工石灰石に置き換える。塗料の施工時や消去時に出る廃棄物はカルシウムを含んでいるため、もう一度 CO₂ を固定することができ、何度でも人工石灰石にリサイクルできる。

セメント産業は全産業の中で 4 番目に CO₂ 排出量が多く、同社のセメント工場では年間約 700 万トンの CO₂ を排出している。26 年度には CO₂ 排出量取引制度「GX-ETS」が本格的に始まり、環境対策へのコストが高まる可能性が高い。

自社のセメント工場の CO₂ 削減は喫緊の課題だが、「首都圏に近い場所に工場をもち、国内で最も産業廃棄物を受け入れている強みをさらに生かす」(関根福一会長)意味でも人工石灰石の開発は大きな挑戦となる。

国内のセメント需要は 7 年連続で前年割れが見込まれる。同社は 35 年までにセメントと非セメント事業の比率を 50%ずつにする計画を掲げている。

住友大阪は人工石灰石の実証設備を 28 年に年間 2700 トンまで拡張し、40 年には実際の商用設備で年間 70 万トン以上の生産を目指す。人工石灰石を脱炭素の商材とし、CO₂ 排出削減と収益性を両立できるか、その挑戦が山場をむかえている。



週間原油コストの推移

週間原油コストの推移

	期間	原油相場		為替レート (▲は円高)		円建て原油コスト	
		ドル/バレル	前週比	ドル/円	前週比	円/ℓ	前週比
火曜日～ 月曜日	12/3～12/9	72.57	▲ 0.18	151.01	▲ 1.96	68.92	▲ 1.07
	12/10～12/16	73.41	0.84	153.55	2.54	70.89	1.97
	12/17～12/23	73.58	0.17	156.52	2.97	72.43	1.54
	12/24～1/6	75.34	1.76	158.73	2.21	75.21	2.78
	1/7～1/13	78.40	3.06	159.23	0.50	78.51	3.30
	1/14～1/20	83.69	5.29	157.69	▲ 1.54	83.00	4.49
水曜日～ 火曜日	12/4～12/10	72.60	0.08	151.33	▲ 0.78	69.10	▲ 0.28
	12/11～12/17	73.79	1.19	154.09	2.76	71.51	2.41
	12/18～12/24	73.45	▲ 0.34	157.16	3.07	72.60	1.09
	12/25～1/7	75.66	2.21	158.85	1.69	75.59	2.99
	1/8～1/14	79.20	3.54	159.07	0.22	79.23	3.64
	1/15～1/21	83.82	4.62	157.39	▲ 1.68	82.97	3.74

※原油はドバイ、オマーン平均、為替レートは三菱UFJ銀行のTTSレート