

最新のマーケット & 社会ニュースをチェック！



UM NEWS

ウメモトニュース

VOL.6

2025.4.16



<https://um-info.com/>

Webでも
情報発信中!!

— Featured Picks

注目のニュース

UMニュースとしてリニューアル!



HOT!

<①> 日本の総人口 14 年連続減
24 年、55 万人減り 1 億 2380 万人



HOT!

<②> 道路舗装工事の不正で国交省
NIPPO と鹿島道路を指名停止に

— The Headlines

その他のニュース



PICK UP!

<③> トランプ関税、油断禁物
化学製品多くは対象外



PICK UP!

<④> OPEC、石油需要予測引き下げ
米関税「新たな不確実性」



PICK UP!

<⑤> 中国の3月原油輸入、23年8月以
来の高水準 イラン産が急増



PICK UP!

<⑥> 国内塗料需要、25年度は前年度
並み 日塗工が予測



PICK UP!

<⑦> 交神運輸、運賃10%超引き上げ
運転手待遇改善へ



PICK UP!

<⑧> 道路延びても7割で交通量減少
ずさんな費用対効果試算

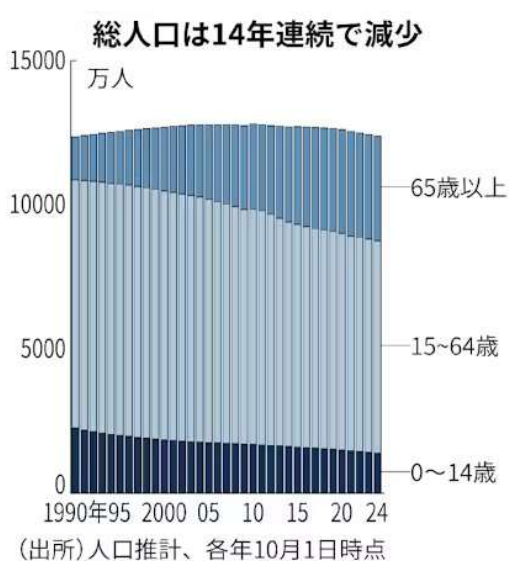
①日本の総人口 14 年連続減 24 年、55 万人減り 1 億 2380 万人

2025 年 4 月 14 日 日本経済新聞

総務省は 14 日、2024 年 10 月 1 日時点の人口推計を発表した。外国人を除いた日本人の人口は 1 億 2029 万 6 千人と 89 万 8 千人減った。過去最大の減少幅になった。出生児数が死亡者数を下回る自然減が 18 年連続で続く。

人口減を反映し、労働力の不足が年々深刻さを増している。成長を支える 15～64 歳の生産年齢人口は 7372 万 8 千人で 22 万 4 千人減少した。全体に占める割合は 59.6%だった。18 年から 6 割を下回り続けている。

外国人を含む総人口は前年に比べて 55 万人少ない 1 億 2380 万 2 千人だった。減少は 14 年連続で、マイナス幅は比較が可能な 1950 年以降で 4 番目になった。



東京都と埼玉県を除く 45 道府県で前年から減った。東京都に神奈川、千葉、埼玉 3 県を合わせた東京圏では微増だった。

75 歳以上の人口は前年と比べて 70 万人増加し、2077 万 7 千人となった。総人口の 16.8%を占める。

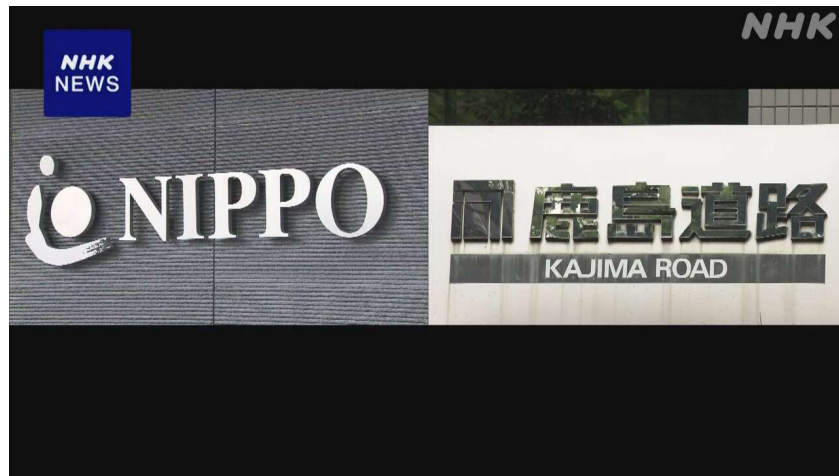
外国人の増加は著しい。全体人口は前年比 35 万人増の 350 万 6 千人と、過去最多だった。入国者数が出国者数より 34 万人多かった。

外国人の不法滞在や不法就労への対応が課題となっている。出入国在留管理庁によると、不法残留者は 24 年 7 月 1 日時点でおおよそ 7 万 8000 人いる。

林芳正官房長官は記者会見で「多くの方の子どもを産み育てたいという希望が実現しておらず、少子化に歯止めがかかっていない」と述べた。「希望する誰もが子どもをもち、安心して子育てができる社会の実現に向けて総合的に施策を推進する」と語った。

②道路舗装工事の不正で国交省 NIPPO と鹿島道路を指名停止に

2025 年 4 月 11 日 日本経済新聞



道路の舗装工事の大手「NIPPO」と「鹿島道路」が国などから受注した工事で契約と異なる使用済みのアスファルトを加工した材料を使用していた問題を受けて、国土交通省は両社を 11 日から最長で 4 か月の指名停止としました。国土交通省によりますと道路の舗装工事の大手「NIPPO」と「鹿島道路」は国などから受注した工事で、新品のアスファルトを使う契約だったにもかかわらず、使用済みのアスファルトを加工した「再生骨材」と呼ばれる材料を相次いで使用していました。

一連の問題では「NIPPO」の子会社や「鹿島道路」のプラントが、新品のアスファルトだとして再生骨材を使ったアスファルトを出荷していたことも明らかになっています。

国土交通省は契約と異なる工事を行ったうえ、出荷されたアスファルトの管理に必要な措置がとられておらず、契約の相手方として不適切だとして、11 日から両社を 3 か月から 4 か月の指名停止としました。

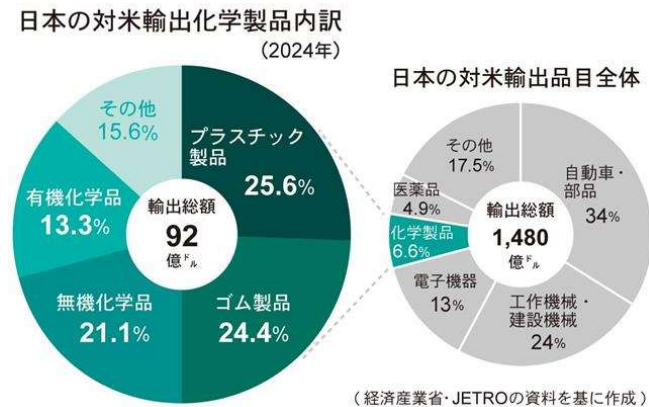
また「日本道路」についても同様の方法で契約と異なる工事を行ったとして 1 か月の指名停止としました。問題を受けて国土交通省は、発注に関する監督や検査を強化するなど再発防止策を徹底するとしています。

この問題をめぐっては「NIPPO」と「鹿島道路」は高速道路の舗装工事でも契約と異なる「再生骨材」を使用していたことが分かっています。

指名停止を受けて NIPPO は「措置を厳粛に受け止めています」とコメントしています。また、鹿島道路は「処分を真摯（しんし）に受け止め、再発防止に努めていきたい」とコメントしています。

③トランプ関税、油断禁物 化学製品多くは対象外

2025 年 4 月 11 日 化学工業日報



米トランプ政権が高関税措置を相次ぎ打ち出している。日本の化学産業にとって影響が大きいのは、自動車に対する追加関税とみられる。国内化学企業は部品メーカーを通じて完成車メーカーの国内外生産拠点に多様な製品を供給している。相互関税については、日本の化学企業が米国に直接輸出している品目が限られるうえ、米政権が多くの化学製品を対象外に指定しており、影響は少ないと予想される。

トランプ政権は今月3日にすべての輸入自動車に25%の追加関税を適用した。貿易相手国に同水準の関税を課す相互関税では5日、第1弾としてすべての国・地域に一律10%の関税を導入した。貿易赤字が大きい約60カ国・地域に個別に関税率を上乗せする第2弾は9日に90日間の猶予を与えると発表した。予断を許さない状況だ。第2弾が発動されれば、日本からの全輸出品に計24%の関税が課される。

政府資料によると2024年度の対米輸出総額は1480億ドル。うち自動車および自動車部品が34%の513億ドルを占め、工作機械・建設機械が24%の361億ドル、電子機器が13%の192億ドルと続く。化学製品は6.6%の100億ドルにとどまる。

課税対象外の米国輸入金額が多い主な化学製品

HSコード	品目
28419040	アルミネート(LED発光層材料)
29094915	芳香族エーテルアルコール(医薬品中間体)
29095050	エーテルフェノール誘導体(液晶材料)
29335980	芳香族または修飾芳香族複素環化合物(医薬品などの中間体)
29349930	複素環式化合物の芳香族または修飾芳香族薬剤(医薬品中間体など)
38180000	電子機器向けドーピング化学元素
38249955	ハロゲン化炭化水素混合物(冷媒ブレンド)
39073000	エポキシ樹脂(航空機接着剤)
39076100	高粘度ポリエチレンテレフタレート(PET樹脂)
39119025	熱可塑性ポリスルホン(医療器具用)

相互関税の上乗せ分である第2弾が発動されれば、化学製品にも24%の関税が追加で課される。ただ、米トランプ政権は米国産業のサプライチェーン(供給網)の維持の観点から、多くの化学製品(HSコード分類)を課税の対象外にした。その数は、無機化学品は85品、有機化学品は374品、化学工業品は8品、プラスチック類は24品、ゴム類は5品にのぼる。

課税対象外のうち数量ベースで米国の輸入量が多いとみられるのはエチレン重合体、ポリテトラフルオロエチレン（PTFE）、1, 2, 1, 2-テトラフルオロエタン（冷媒HFC-134a）、ポリエーテル（エンジンオイル添加剤）、シリコーン（電子部品用絶縁材）などで、金額ではポリエチレンテレフタレート（PET）、電子工業用ドーパ元素（シリコンウエハーなど）、芳香族エーテルアルコール（医薬品中間体）、エポキシ樹脂（航空機接着剤）などだ。

相互関税の対象品目も、日本の化学企業が米国に直接輸出している品目は、ベンゼンなどを除くと機能化学品が多い。現地に競合企業が少なければ、価格転嫁できる余地は十分残されているといえるだろう。

一方で旭化成の工藤幸四郎社長は10日の会見で米国売上高が全体の2割を占めるとし、米国生産する製品向けに原材料として調達している規模は170億～180億円規模にのぼると明らかにした。こうした調達分が追加関税を受けて競争条件が変化する恐れがある。

また、半導体を除く電子機器の多くも相互関税の対象で、第2弾が発動されれば、機器メーカーに素材供給している化学企業も悪影響を受ける可能性がある。

さらに、米国に直接輸出していない汎用樹脂や塗料などの多くの化学製品は、自動車への追加関税を通じて間接的に影響を受けることになる。

課税対象外の米国輸入量が多い主な化学製品

HSコード	品目
29034510	1,2,1,2-テトラフルオロエタン（冷媒HFC-134a）
29035990	不飽和フッ素化炭化水素誘導体（冷媒原料）
38089410	芳香族消毒剤
39019090	エチレン重合体（一次製品、エラストマー除く）
39046100	ポリテトラフルオロエチレン（PTFE）
39072900	ポリエーテル（エンジンオイル添加剤等に使用）
39100000	シリコーン（電子部品用絶縁材）
40011000	天然ゴムラテックス（ブレバカナイズ有無不問）
40012100	天然ゴムのスモークドシート
40013000	グタペルカ・チクル等の天然樹脂

現在、米国は乗用車に2・5%、トラックに25%の関税を課している。追加関税発動後は、これに25%が上乗せされた。5月3日までは、エンジンおよびその部品、トランスミッション・パワートレイン部品、電子部品、タイヤなどの主要部品についても25%の追加関税が課される。ただ、貿易協定「米国・メキシコ・カナダ協定」（USMCA）の基準を満たす部品は当面、関税が免除される予定だ。

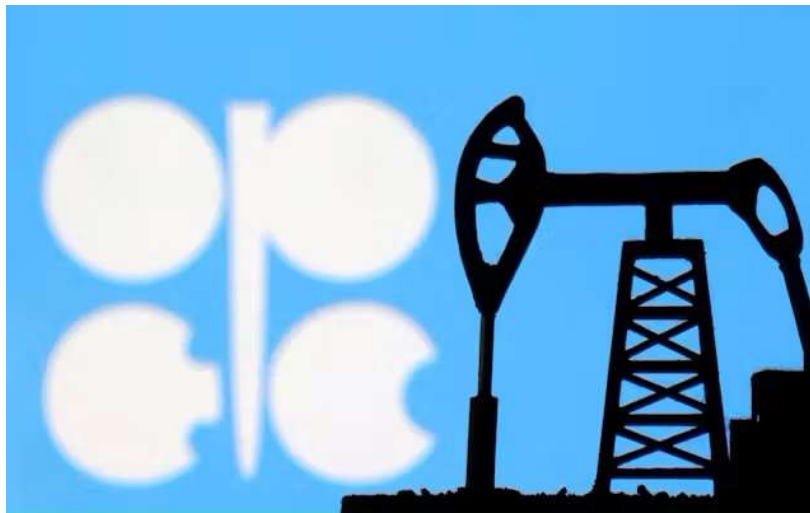
日本の化学企業は、部品メーカーや完成車メーカーの国内外生産拠点に汎用樹脂、エンジニアリングプラスチック、炭素繊維複合材料など多様な化学製品を供給している。追加関税により、日系完成車メーカーの生産が落ち込めば、これら製品の需要も減退し、日本の化学産業も大きな打撃を受けることになる。

旭化成が10日発表した27年度までの新中期計画では営業利益の目標ターゲットが当初3000億円だったが、「世界がリセッション（景気後退局面）に入る恐れを読み切れない」（工藤社長）として、実際の目標は2700億円に設定した。一方でDICの池田尚志社長は「米国の景気後退は心配だが、25年の包装材の需要は現時点では底堅いとみている」。

第2弾の関税が直接的に影響する商材もある。トクヤマでは成長製品に据える歯科器材について「製品の価格競争力に悪影響が懸念される」という。トランプ氏は新たに医薬品にも追加関税をかけると表明しており、トランプ関税の影響は広がる可能性がある。

④OPEC、石油需要予測引き下げ 米関税「新たな不確実性」

2025 年 4 月 15 日 日本経済新聞



OPEC は 25～26 年の石油需要予測を下方修正した=ロイター

【ドバイ=福富隼太郎】石油輸出国機構(OPEC)は 14 日発表の月報で、2025 年と 26 年の石油需要の前年からの成長予測を下方修正した。それぞれ前年から日量 15 万バレル引き下げた。トランプ米政権の高関税政策を要因として挙げ「新たな不確実性だ」と指摘した。

月報によると、25 年の石油需要の伸びは 24 年比で日量 130 万バレル、26 年は 25 年比で同 128 万バレルと予測した。引き下げの理由について「1～3 月のデータと最近発表された米国の関税政策を反映した」と説明した。石油需要は「旺盛な航空需要や健全なトラック輸送需要などに支えられる」としている。「米国の関税政策をめぐる世界経済の動向の不確実性により、予測は影響を受ける可能性がある」とも強調した。

月報は「25 年初は世界経済は安定した成長の傾向を見せていたが、最近の貿易関連の動きによって成長見通しに不透明感が増している」とも言及。「米中の関税引き上げがエスカレートし、新たな不確実性がもたらされた」との見方を示した。

OPEC と非加盟のロシアなどで構成する「OPEC プラス」は 3 日、5 月から日量 41 万 1000 バレルを増産すると明らかにした。サウジアラビアなど有志 8 カ国が実施している日量 220 万バレルの自主減産の段階的縮小を進めており、5 月の供給量の拡大は当初計画のおよそ 3 倍に相当する。

米原油指標の WTI(ウエスト・テキサス・インターミディエート)先物は 14 日、1 バレル 61 ドル台で推移している。米中の貿易摩擦が世界経済の減速につながり原油需要が伸び悩むとの懸念が強まり、OPEC プラスが市場の想定以上の増産を明らかにしたことで原油相場は軟調な値動きが続く。

⑤ 中国の3月原油輸入、23年8月以来の高水準 イラン産が急増

2025年4月14日 ロイター



中国税関総署が14日に発表した貿易データによると、3月の中国の原油輸入量は、イラン産原油の輸入急増とロシア産原油の回復に後押しされる形で、1—2月から急回復し、前年同月比で5%近くも増加した。写真は原油を輸入する港の様子。2008年撮影(2025年 ロイター／Stringer)

[シンガポール 14日 ロイター] - 中国税関総署が14日に発表した貿易データによると、3月の中国の原油輸入量は、イラン産原油の輸入急増とロシア産原油の回復に後押しされる形で、1—2月から急回復し、前年同月比で5%近くも増加した。

3月の輸入量は5141万トン。日量1210万バレルに相当し、ロイターの税関データによると、2023年8月以降で最高となった。

前年同月は1155万バレル、今年1—2月は1038万バレル。

全体の約13%を占めるイラン産の輸入が増えた。米のさらなる制裁で供給が引き締まることを見越し、在庫を確保する動きが加速した。

米が1月に発表した、ロシアの原油輸出に対する史上最も厳しい制裁措置にもかかわらず、ロシア産原油の輸入は全体的に回復した。輸送料の高騰を受け、制裁対象外のタンカーが参入したことが背景にある。

⑥ 国内塗料需要、25年度は前年度並み 日塗工が予測

2025年4月15日 化学工業日報

日本塗料工業会は2025年度の国内需要が、前年度並みの124万トンとなる予測を発表した。電気機械や金属といった工業用途ではわずかに回復がみられ、粉体や機能性塗料の需要伸長も見込まれる。一方で、全体としては前年度からの低調な需要動向から脱していないとした。

25年度の需要予測を産業別にみると、建物は前年度比2・7%の増加を見込む。都市部の再開発需要やリフォーム需要が堅調に推移し、断熱塗料などの機能性塗料も伸びると予測する。

一方で船舶は、新造・修繕ともに堅調と予想するも、海外情勢の不透明さや前年度の供給過剰により2・2%の減少を見込む。

電気機械、機械、金属製品、木工製品、家庭用は微増。道路車両のうち新車では米国の関税政策による影響が懸念されるなか、主要自動車メーカーの生産回復を織り込んで前年度並みと予想。そのほか、構造物、道路車両の補修も前年度並みの予測。建築資材、輸出、路面標示、その他は微減と予想した。

24年度は船舶以外の分野の低調さが鮮明で、原材料費や人件費、運搬費などの高騰の影響もあり全体では3・8%減の123万トンを見込んでいる。

25年度の需要予測は公表されている政府、民間の経済見通しや主要産業の景気動向予想、業況観測アンケートから、24年度の需要見込みは昨年12月までの統計値や、需要動向アンケートに基づく。需要動向は毎年3月末に公表している。



⑦ 交神運輸、運賃10%超引き上げ 運転手待遇改善へ

2025 年 4 月 15 日 化学工業日報



交神運輸(東京都中央区)は、6月から運賃を現行から10%超引き上げる。昨年4月からトラックドライバーの時間外労働時間を年間960時間に制限する法律が施行されて以降、協力会社の運送事業者で運転手不足が顕著となっており、給与面など待遇改善を図るための原資に充てる。すでに要請を始めているが、「即回答を得ている。風向きが確実に変わってきた」(神保義孝社長)としており、荷主の間で輸送車両の確保が困難になるなか国内の化学品輸送に転機が訪れている。

交神運輸はタンクローリー、ISOタンクコンテナ、トラックによる液体化学品の陸上輸送を手がける。保有する車両台数は、子会社の千葉ケミカル輸送(千葉市美浜区)を含めて約150台。車庫は市川営業所(千葉県市川市)にあり、配送先は北海道から九州地区までにいたる。

運送事業者は、荷物を輸送した分に応じて給与が支払われる歩合制を採用しているところが多い。時間外労働時間の制限は、ドライバーの年収低下に直結する。同社は5年前から荷主に対し運賃見直しを要請し、社員の基本給引き上げの原資としており、制限による年収減がなかったという。

今回、同社が抱える運送事業者の運賃を引き上げる。現在、全輸送量の3割を協力会社約10社が担っているが、「運転手不足から輸送できる車両が少ない。募集しているが、人が集まらない」(同)として、一定程度の給与を保証するため現行運賃から10~20%の引き上げを荷主に要請している。

ドライバーの年収を安定させることで、運送業以外の他業種から人材を募ることができる。同社は人材育成のため未経験者を3カ月間、熟練ドライバーとともに同行させるツーマン制度を採用しており、「未経験者でも戦力になる」(同)としている。

昨年4月の法律施行から1年が経過した「物流2024年問題」が与えた影響については「同業他社に聞くとドライバー不足が原因で輸送できないため仕事が減ったという話を聞く。化学品の荷動きはさほど変わらないが、輸送できるローリー一車両が少ない。今後も車両がひっ迫する状態は続くのではないか」(同)としている。

⑧ 道路延びても 7 割で交通量減少 ずさんな費用対効果試算

エビデンス不全 岐路の道路政策(上)

2025 年 4 月 14 日 日本経済新聞



交通量が計画の4割にとどまる万代橋下流橋(新潟市)

人口減少下でも道路が延び続けている。建設前に示す費用対効果がずさんで、開通後に悪化するケースが絶えない。全国の主要道の7割の区間は過去10年で車の通行が減った。インフラはつくただけで終わらず維持費もかさむ。地域振興や防災といった批判しにくい政策目的を隠れみのに無駄がはびこっていないか目をこらす必要がある。

九州のほぼ中央に位置する大分県竹田市。2月の平日午後、中九州横断道の竹田インターチェンジ(IC)付近を走る車はまばらだった。2019年に全線開通した12.3キロの区間の終着点。最大1日1万9200台を見込んだ交通量は4割の7800台にとどまる。

金額に換算した整備効果を費用で割った指数は04年に1.6とはじいていた。現状は1.0。建設前の段階なら待ったがかかりかねないギリギリの水準だ。想定外の地質で建設費が446億円と計画の1.4倍に膨らんだ影響もあった。九州地

方整備局は「交通量は推計で、期待も込めている。事業前後の費用対効果を比べることに意味はない」と主張する。

日本の人口は 2008 年がピーク。減少局面に入った 09 年以降に全国の道路は 2 万キロあまり延び、計 123 万キロに達した。足元でも建設は続く。需要を適切に見極めているのかは疑わしい。

日本経済新聞は国土交通省がおおむね 5 年ごとにまとめる道路交通センサスのデータを調べた。高速道や国道など主要道 19 万キロの直近 21 年と 10 年時点の 24 時間交通量を比べると、約 9 万 2000 区間のうち約 6 万 3000 区間で減っていた。約 1 万 2000 区間は 3 割以上の落ち込みだった。

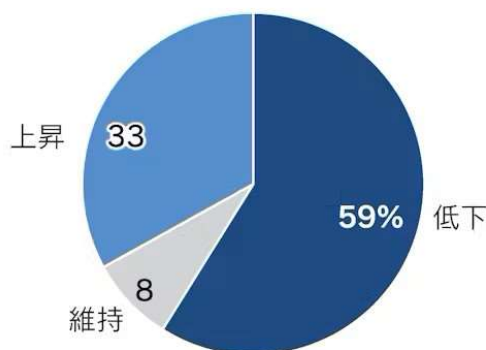


大阪府は 8 割以上の区間がマイナスだった。静岡、島根、大分の 3 県は 1 割超の区間が半分に以下に減った。

そもそも見通しが甘いケースが多い。国交省の事後評価資料で 15～24 年度公表分の 340 路線を点検すると、比較可能な 221 路線の 7 割にあたる 147 路線は実績が計画値を下回った。

費用対効果も比較可能な 314 路線のうち 184 路線で低下していた。事前の交通量推計が過大だったり、建設コストを低く見積もっていたりしていたことになる。

道路の6割は開通後に費用対効果が低下



(注)国土交通省の資料をもとに作成

新潟市中心部を走る国道7号で14年に全線開通した橋は通行量が見込みの4割強の1日1万6200台にとどまる。交通が集中する目抜き通りの万代橋のバイパスにと期待した姿にはほど遠い。「周辺の開発促進などの効果もある」という北陸地方整備局の弁明はむなしく聞こえる。費用対効果の指数は2.0から1.1に悪化した。

一橋大学の佐藤主光教授は「人口減で需要は減る。費用対効果が悪化した事業の検証を重ねる必要がある」と指摘する。

道路ができれば利便性は増す。全く役に立たないことはない。問題は政策としての優先順位だ。限りある財源を投じる合理性が乏しいなら、状況の変化に合わせた見直しが欠かせない。

1月に埼玉県八潮市で起きた道路陥没は下水管の破損が引き金だった。復旧の見通しはたっていない。道路に限らずインフラ全体をどう守っていくか。政策資源の配分はますます難しくなる。

道路の維持管理費は国と地方で22年度に計3兆円と、10年前の1.8倍に増えた。建設費の3.2兆円に迫る。甘い見通しで道路をつくり続けられればツケは膨らむ。エビデンスに基づく取捨選択こそが要る。

⑨ 災害時の復旧、迅速に 改正道路法が成立

2025年4月9日 日本経済新聞

地震や津波で被災した道路の応急復旧を国が円滑に代行できるようにする改正道路法が9日の参議院本会議で可決成立した。自治体に災害時に応急復旧の対象となる道路や復旧方法を明確にした「道路啓開計画」の策定を求める。

計画で優先すべき路線だと記載した道路は、都道府県など道路の管理者が承認しなくても国が復旧作業に入ることができる特例を設ける。2024年1月の能登半島地震で道路の寸断や陥没が相次いだことを踏まえた。

改正法は公布後、半年以内の施行を目指す。あわせて復旧の拠点として自治体が整備する「道の駅」の活用を強化する。施設規模の拡張や耐震工事を国が代行できる制度を設ける。



⑩ 次世代燃料の環境価値、「証書」で取引可能に 経産省

2025 年 4 月 9 日 日本経済新聞

廃食用油などを使ったバイオマス燃料や、再生可能エネルギー由来の合成燃料などの次世代燃料を使ったことを証書で示す事業を経産産業省が始める。証書を取引できるようにして、環境に配慮した物流を利用したことなどを、幅広い企業が対外発信できるようにする。

始めるのは「クリーン燃料証書制度」で、参加者を募り 2025 年度中に実証試験を始める。基本的な設計を確認した後、27 年度から本格的な運用を目指す。温暖化対策の環境価値を証書を使って取引する仕組みを整備する。

第三者の認証を踏まえ、石油元売り会社や商社などが、物流事業者や自家発電をする事業者など燃料の消費者に証書を販売する。証書は地球温暖化対策推進法(温対法)が定めた温暖化ガス排出量の算定・報告などで企業が利用できるようにする。サステナビリティ関連の開示で脱炭素に積極的な姿勢を市場にもアピールできるようになる。

バイオマスなどの次世代燃料は製造にかかる費用が化石燃料よりも割高で、普及しにくい要因になっている。国がお墨付きを与えて環境面の価値を分かりやすく証書で示せるようにして、物流事業者や航空会社などでの導入に弾みをつける。

政府は 50 年のカーボンニュートラルの達成に向け、日本の排出の 2 割を占める運輸分野の脱炭素に次世代燃料が必要だとしている。再生航空燃料(SAF)は今後、供給が拡大し、自動車などの合成燃料(e-fuel)も 40 年ごろまでの商用化を見込む。



⑪ ゴールドマン、原油市場の「大幅な供給過剰」を予想－貿易摩擦で

2025 年 4 月 14 日 Bloomberg

- ・ 25 年に日量 80 万バレルの供給過剰、26 年には同 140 万バレルに拡大へ
- ・ 北海ブレント原油価格の年内平均予想、1 バレル当たり 63 ドルを想定

米ゴールドマン・サックス・グループによると、世界の原油市場は今年から来年にかけて「大幅な供給過剰」に直面する見通しだ。貿易摩擦が原油需要の伸びを抑える一方、石油輸出国機構(OPEC)と非OPEC主要産油国で構成する「OPECプラス」が供給制限を緩和することが要因という。

ダーン・ストライフェン氏らアナリストのリポートによれば、2025 年の原油市場は日量 80 万バレルの供給過剰に陥り、

26 年にはその規模が同 140 万バレルにまで拡大すると予測されている。

今月に入り、原油価格は4年ぶりの安値を付けた。米中対立を中心とした貿易戦争が世界的な景気後退懸念を強め、エネルギー需要の減退が意識されたためだ。加えて、OPECプラスが予想より大幅な増産を5月に実施することで合意したことも市場の弱気心理に拍車をかけた。

アナリストらは「市場はすでに今後の在庫増加を織り込んでいる」ものの、25 年および 26 年の大幅な供給過剰が価格をさらに圧迫する可能性がある」と指摘。現時点での予測では、北海ブレント原油価格の年内平均予想を1バレル当たり 63ドルとした。これは、米国が景気後退に陥らずOPECプラスの供給増加が限定的にとどまるというベースシナリオに基づいている。

ゴールドマンによると、今年の世界全体の原油需要の増加は日量 30 万バレルにとどまる見通し。特に石油化学原料向けの需要が大きく落ち込むという。

米国は先週、25 年の世界原油需要の増加予測を日量約 90 万バレルに引き下げた。前月の見通しから約 40 万バレルの下方修正となる。OPECは 14 日に最新の月次報告を公表する予定。国際エネルギー機関(IEA)も 15 日に市場分析を発表する。

原題: Goldman Warns Oil Market Faces ‘Large Surpluses’ Amid Trade War(抜粋)

⑫ 日本ピーエス社長「インフラ補修、デジタル技術で支援」

2025 年 4 月 14 日 日本経済新聞



有馬浩史社長は老朽インフラには国など大きな枠組みで関与する必要性があると訴える

全国各地で老朽インフラの補修問題が深刻化している。コンクリート構造物の設計・施工を手掛ける日本ピーエス(福井県敦賀市)は補修の先進事例を集約してノウハウを標準化する作業を急ぐ。子会社のデジタル技術を活用してインフラ劣化の可視化にも取り組む。有馬浩史社長に自治体などのニーズを事業機会に結びつける戦略を聞いた。

——国内の老朽インフラの状況をどのようにみていますか。

「当社の事業の中核である橋梁は築後 50 年が補修の目安とされている。国土交通省のデータでは全国に約 73 万ある 2 メートル以上の道路橋のうち、築後 50 年を超える割合は 2023 年で 37%、40 年には 75%まで増加すると予測されている。多くの橋梁は市町村が管理しているが、技術職員の不足などもあって対処は遅れている」

50年以上経過する社会資本の割合			
社会資本	2023 年3月	30年 3月	40年 3月
道路橋（約73万 橋）	37	54	75
トンネル（約1万 2000本）	25	35	52
河川管理施設（約2 万8000施設）	22	42	65
水道管路（約74万 キロメートル）	9	21	41
下水道管渠（約49 万キロメートル）	7	16	34
港湾施設（約6万 2000施設）	27	44	68

(注) 単位％。道路橋は橋長2メートル以上が対象
(出所) 国土交通省

「今年 1 月に埼玉県で下水道管の破損によるとみられる陥没事故が起きたが、上下水道は老朽化の度合いを確認することが難しいこともあって管理する自治体の危機感が強い。橋梁など他のインフラが後回しにされている印象もある。市町村レベルで対処するには限界があり、老朽インフラには国や都道府県といった大きな枠組みで関与していく必要がある」



橋梁事業では補修の売り上げ構成比が急速に高まると見込まれる（日本ピーエスの作業現場）

——補修に悩みを抱える自治体などのニーズにどう対処しますか。

「橋梁事業の現在の売り上げ構成は新設が 7～8 割、補修が 2～3 割だが、今後は補修の比重が急速に高まっていく。橋梁の維持管理では官民連携が不可欠で、自治体のニーズを吸い上げようと 23 年 7 月に 3 人体制の専門部署『スマートインフラサービス推進室』を設置した。足元で強化しているのは、インフラの予防保全で成果をあげている自治体から情報収集してノウハウを蓄積する取り組みだ。技術者が不足する自治体向けに横展開して、補修の効率化につなげたい」

——現実世界を仮想空間に再現するデジタルツインの技術を持つ米国企業の事業を 23 年に買収しました。インフラ事業とのシナジーは出ていますか。

「事業を譲り受けたシンメトリー（東京・千代田）はデジタルツインや AI（人工知能）の技術を使って、構造物の写真、図面、点検記録などを一元管理できる『インフラメンテナンス・プラットフォーム』の開発に取り組んでいる。外観だけでは判断が難しい劣化を仮想空間に再現した画像で見える化する。自治体ごとに仕様が異なるデータを共通化した基盤が整えば、自治体や施工会社などとの情報共有が円滑になる。適切な補修を促す意思決定を支援できる」

——26 年 3 月期は中期 3 カ年計画の最終年度です。目標達成の手応えはどうか。

「売上高 200 億円、営業利益 7 億円とした目標は 25 年 3 月期に前倒しで達成できたようだ。現中計では『進化する組織』をテーマに掲げて社会課題の解決に取り組み、既存事業、新規事業ともに伸長させてきた。しかし足元では資材や人件費などコスト高を背景に自治体が発注する新設工事が減少しており、売上高 200 億円規模でいかに平準化するかが課題だ」

「中計目標の達成には毎年 10 人ほどが入社している施工技術者の貢献が見逃せない。技術者の厚みは受注を伸ばすうえで不可欠だ。今春入社の採用活動から外国人材に本格的に門戸を開き、中国とモンゴル出身の留学生が 1 人ずつ入社した。今年はミャンマーから 2 人を派遣社員として受け入れることも計画している」

蓄積データ共有、事業機会広げる

待ったなしで進行する様々なインフラの老朽化に、管理する自治体の技術者不足が重なって、官民連携の補修案件が急増するのは確実な情勢だ。有馬社長は「技術者が個々に確認しては補修が追いつかない」と、データやノウハウを共有して効率化を図ることが不可欠と指摘する。

「スマートインフラサービス推進室」やシンメトリーの取り組みでは大半が紙の形で保管されているデータをデジタルに置き換え、標準化された基盤を整える。補修に関わる技術的な進化も取り込んでいく。蓄積された情報の提供は自治体などにとって課題解決の突破口となり、日本ピーエスの事業機会を広げる期待は大きい。

(沢田勝)

⑬artience、省エネ活動の体制など検証を支援

2025 年 4 月 15 日 化学工業日報

artienceは、省エネ活動推進支援サービスの有償トライアルを始めたと発表した。自社の生産部門・施設管理者の視点から構築してきた実践的なスキームを社外に提案し、産業界におけるエネルギー使用の最適化を狙う。

新サービス「EneActDesign(エネアクトデザイン)」を立ち上げ、外部提供を始めた。グループ内で実施するビジネスアイデアコンテストのグランプリ受賞作品から創出されたもので、これまで蓄積したノウハウ・知見をベースに省エネ活動体制の構築支援や具体的施策の立案、効果検証などを実施していく。ほかにも幅広いサービス内容を想定し、施工会社や省エネ材料メーカーとの仲介・調整、各種表彰制度への応募やセミナー発表といった周辺業務にも知見を生かす。

同社グループにおける省エネ化の取り組みでは、ポリマー・塗加工事業を手がける子会社・トーヨーケムの川越製造所(埼玉県川越市)が先駆的存在として知られる。近年は「提案型」の省エネフローを構築したことで、グループ内における省エネコンサルティング組織としての立ち位置を獲得。マザー工場間での水平展開に乗り出し、エネルギー消費量の多い東洋インキ・埼玉製造所(同)に水平展開することに成功した経緯がある。

これを受け、埼玉製造所ではビジネスインテリジェンスツールを用いた埋没データの活用が進んでエネルギーロスを解消している。2024年度には原油換算でのエネルギー消費量が20年度比1982キロリットル減、二酸化炭素(CO2)排出量は3484トン減となり、エネルギー原単位にして13.4%の改善効果を得られたという。

artienceは、産業界における省エネ施策が再生可能エネルギーの外部購入や自家発電設備の更新といった大型投資に偏りがちであることを問題視する。これら施策が根本的なエネルギー効率の改善にいたらない事例も多いことから、外部へのサービス提供による課題解決を目指す。

⑭ 週間原油コストの推移

週間コスト 8 円超す大幅低下
米関税ショック→原油安＋円高
円建て 60 円 3 年 3 か月ぶり安値

2025 年 4 月 16 日 燃料油脂新聞

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	3/4～3/10	71.19	▲ 3.92	149.77	▲ 0.95	67.06	▲ 4.14
	3/11～3/17	71.72	0.53	149.05	▲ 0.72	67.23	0.17
	3/18～3/24	73.02	1.30	150.52	1.47	69.13	1.90
	3/25～3/31	74.73	1.71	151.47	0.95	71.19	2.06
	4/1～4/7	73.32	▲ 1.41	148.86	▲ 2.61	68.64	▲ 2.55
	4/8～4/14	65.30	▲ 8.02	146.37	▲ 2.49	60.11	▲ 8.53
水曜日～ 火曜日	3/5～3/11	71.04	▲ 3.54	149.25	▲ 1.28	66.68	▲ 3.93
	3/12～3/18	72.04	1.00	149.62	0.37	67.79	1.11
	3/19～3/25	73.21	1.17	150.88	1.26	69.47	1.68
	3/26～4/1	75.08	1.87	151.25	0.37	71.42	1.95
	4/2～4/8	71.89	▲ 3.19	148.45	▲ 2.80	67.12	▲ 4.30
	4/9～4/15	65.06	▲ 6.83	145.54	▲ 2.91	59.55	▲ 7.57

※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



UM NEWS

ウメトニュース

<https://um-info.com/>

編集・発行

株式会社 **ウメトマテリアル**

〒100-0003 東京都千代田区一ツ橋 1 丁目1番1号

パレスサイドビルディング 1 階

TEL 03-6256-0123 FAX 03-6256-0303