



現実味増す原油大台100ドル 投資不足で思わぬ供給懸念 その①

原油相場が再び騰勢を強めている。今年の上昇率はすでに1割を超え、年内に1バレル100ドルの大台に達するとの観測すら浮上してきた。原油への投資縮小が、思わぬ供給不足を招き始めているためだ。高い油価が続けば、インフレ圧力はいっそう高まる。世界経済への逆風が強まりかねない。

「2022年に需給がバランスするためには、もっと高い原油価格が必要になるリスクがある」。米ゴールドマン・サックスのエネルギー調査担当責任者、ダミアン・クーバリン氏は昨年12月の米CNBCのインタビューでこう指摘し、原油価格が100ドルに達する可能性をも見据えた。

米モルガン・スタンレーは今日11日、「3つの欠乏」と指摘し、在庫、生産余力、投資の不足で北海ブレント原油は年後半に1バレル90ドルになるとする。米JPモルガンは125ドルに急騰してしまう可能性を指摘する。

専門家の見立てに沿うように価格は急速に上昇している。米国市場のWTI（ウエスト・テキサス・インターメディアート）先物の期近物は14日時点で約1バレル84ドルと昨年10月に付けた7年ぶりの高値（85ドル台）に迫る。

昨秋下落した相場が回復した要因には、新型コロナウイルスの変異型「オミクロン型」の感染拡大による需要減退懸念が後退したことがある。一段の先高観を生んでいるのが需給予測の狂いだ。

今年は供給過剰になるはずだった。国際エネルギー機関（IEA）などのデータをもとにした推計では、日量200万バレル規模の供給過剰と、21年の日量100万バレル近くの供給不足から一転する。石油輸出国機構（OPEC）加盟国とロシアなどでつくる「OPECプラス」の段階的な増産もあって、供給量が需要の回復以上に伸びるためだ。

ロイター通信によると、OPECプラス自身も22年は日量140万バレル規模の供給余剰を見込んでいるという。

ところが、OPECプラス構成国では生産が目標に達しない国が次々と出て昨年11月の生産量は目標を同65万バレル下回ったことが明らかになった。ナイジェリア、アンゴラといった経済が不安定な国で目標の未達が目立つ。ロシアについても今後の増産余力は乏しいとの観測が出ている。

新型コロナ禍で20年に油価が低迷した影響もあり、OPEC加盟国の上流投資の計画は21年に20年の半分以下に減少したようだ。「将来の供給能力拡大を見据えた投資だけでなくメンテナンスも不十分になっている」（石油天然ガス・金属鉱物資源機構の野神隆之首席エコノミスト）ことが、足元の生産減につながっている。

さらに「新型コロナの感染拡大で油田管理や開発に必要な労働力の確保が難しい」（ゴールドマン・サックス証券の真壁寿幸市場商品営業部長）ために、増産が容易ではない産油国がある。政情不安を抱える国も多く、最近ではカザフスタンやリビアで生産が停滞した。

世界最大の産油国である米国の供給も伸び悩む可能性がある。米エネルギー情報局（EIA）によると、原油生産は22年、23年とも前年比60万バレルと小幅増にとどまる。

背景にあるのは脱炭素だ。金融機関や株主の姿勢が厳しくなり、シェールオイル企業の増産投資は鈍い。米石油サービス大手ベーカー・ヒューズによると、シェール開発の動向を示す掘削装置（リグ）の稼働数は14日時点で492基。回復軌道にあるものの、コロナ禍前の19年末との比較ではまだ3割少ない。

投資不足で生産能力が底上げされないなかで、既存の油井を消費しながら生産量を引き上げているのが実態だ。掘削済みで水圧破砕をかければ短期間に原油を回収できる待機中の油井（DUC）が急速に減っている。EIAによると昨年11月時点で485カ所と、14年6月以来の低水準に落ち込んだ。東レ経営研究所の福田佳之チーフエコノミストは「DUCが減り続ければ、米国の原油生産量が維持できなくなる恐れがある」とみる。

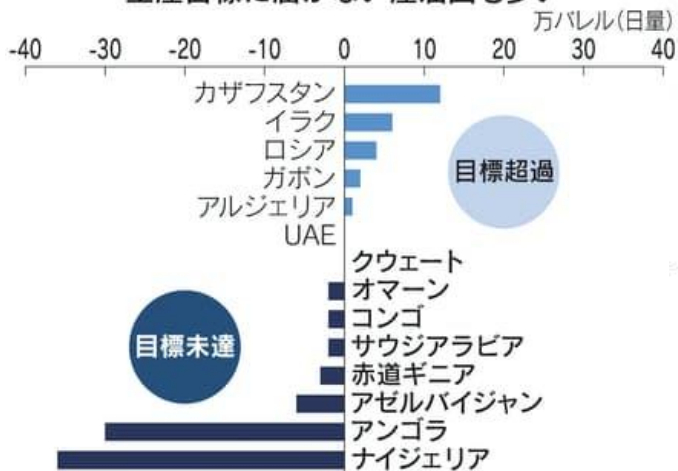


現実味増す原油大台100ドル 投資不足で思わぬ供給懸念 その②

「在庫の積み上げも供給を吸収する」（日本総合研究所の松田健太郎副主任研究員）。経済協力開発機構（OECD）加盟国の石油在庫は昨年12月時点で27億バレル弱と7年半ぶりの低水準まで減少している。過去5年間平均も1割ほど下回っており、油価を支える要因となりそう。

投資不足によって原油供給が伸びず、コストプッシュ型の「悪いインフレ」が長引くとの見測が強まるようだ、各国政府や中銀のインフレとの戦いもより複雑なものとなる。（蛭田和也）

生産目標に届かない産油国も多い



(注) IEAのデータから作成。主なOPECプラス構成国の2021年11月の生産量と目標の差

米国のシェール産地では待機油井が減少



(注) シェールオイル主要7鉱区の合計。出所はEIA

石油在庫の少なさも高い油価を支える



(注) 月次。在庫はIEAなどのデータから推計

業界トップに聞く 物流の「2024年問題」①

運送事業者は2024年4月、ドライバーへの時間外労働規制が罰則付きで始まるという大きな転換期を迎える。人手不足と相まって課題が山積する物流業界は、どう変化していくべきなのか。荷主企業、運送事業者に今後求められることは何か。物流業界を代表する4氏に24年問題についてその現状と今後の取り組みを聞いた。

▼…ドライバーに対する時間外労働規制への対応は、いかがでしょうか。

「本来なら政府が進めてきた働き方改革の一端で全産業の労働者を対象に開始される規制が、トラックドライバーに限り免除されていた。この準備期間が重要で、それまでに3つの問題をクリアする必要がある。」

拘束時間いかに短く

「1つ目は年960時間の時間外労働の上限規制。2つ目は同一労働同一賃金。3つ目は月60時間を超える時間外労働に対する割増賃金引き上げについてだ。日立物流単体で見ると、ルート配送が多く他の運送事業者に比べ輸送部門は少ないので、グループ内で輸送部門を担っているパレット（横浜市西区）が中心となって24年問題に対する準備を進めている。」

「業界全体で見ると、労働時間よりも拘束時間の方が問題だ。ドライバーが拘束される原因には着荷場所での待ち時間と荷役がある。単に労働時間だけに限れば上限を順守することは可能だが、待機時間や荷役時間を加えると上限を超えてしまう可能性はある。この点についてはどの運送事業者も同じ悩みを抱えている。待機時間の解消に関しては国が掲げるホワイト物流を実現し、荷役ではパレットの活用と共同輸送への取り組みが重要だ。」

「パレットなど物流資材を管理するパレット（横浜市西区）を19年にグループ化し、自動車サブライヤーの物流を含め全体最適化に取り組んでいる。パレット（パレット積載）により荷姿を標準にすることで、ドライバーの荷降ろし作業が不要になるほか共同配送などの効果が期待できる。今はとくに幹線輸送の部分で人手が不足している。運送業界は今後、輸送



日立物流

中谷 康夫 社長

力維持・強化のためのM&A（合併・買収）や他社に事業を承継させる案件が増えるだろう。また、モーダルシフトでは貨車を鉄道のダイヤに組み込むことは大変だと聞いている。」

▼…荷物の組み合わせと最適な配車計画作りはどのようになるべきでしょうか。

「最適な配車計画については、積載率を向上させる仕組みを構築することだ。帰り便に荷物を確保するほか、車両を昼と夜に区切った使用方法にするやり方がある。昔、1台の車両を日中は自動車用部品の輸送車両として、夜間には拠点間輸送用の車両として使用していた。帰り便に荷物を探すことや積載空間の半分だけの荷物を確保することは現実的に難しい。協力会社と一緒に考えてこの問題を考えていきたい。」

「今後、自家車両を増やしていく。現在の国内輸送では8〜9割が協力会社の車両となるが、自家車両の割合を3割まで引き上げる。ドライバーの労務管理などは自家車両でないに対応が難しい。24年問題に対応する意味合いもあるが、将来的に開発が期待される大型FCV（燃料電池車）への導入移行も視野に入れていく。」

パレタイズで荷姿標準化 最適配車へ積載率向上を

「製造側に物流企業が入っていくことも必要だ。工場内での業務をサブライチエーン（SC）全体最適の視点で一緒に考え、自社の業務領域を拡大していきたい。」

（聞き手＝峯岸大輔）

内航CN、省エネ・代替燃料 柱に

国土交通省はこのほど、「内航カーボンニュートラル（CN）推進に向けた検討会」の最終取りまとめを公表した。そのなかで船舶におけるさらなる省エネの追求と代替燃料の活用に向けた先進的な取り組み支援を2本柱に掲げた。2030年までは荷主や港湾における取り組みなどと連携した「連携型省エネ船」を中心とし、30年以降はバイオ燃料への切り替えやゼロエミッション船の導入拡大を目標にする。

施策の方向性として、30年度までの二酸化炭素（CO₂）排出削減目標達成のため、連携型省エネ船の開発・普及と既存船における省エネ・省CO₂の取り組みや内航船省エネ格付制度活用に向けインセンティブ付与や計算方法の改良など、荷主などに省エネ船の選択を促すため燃費性能の見える化推進を挙げた。

また50年カーボンニュートラルに向けLNG（液化天然ガス）燃料船、水素FC（燃料電池）船、バッテリー船などの実証・導入支援や水素燃料船、アンモニア燃料船に関する技術開発支援、ガス燃料船安全ガイドライン策定などの環境整備を挙げ先進的な取り組みを支援するとした。

具体的な施策として、「低・脱炭素化船の開発・普及」「運航効率の一層の改善」「省エネ・省CO₂の見える化の推進」―3つを柱に据えている。なお、検討事項にあったバイオ燃料船やゼロエミッション船の技術適用時期など具体的な期間は未定とした。

国土交通省が
検討会と
取りまとめ
最終取りまとめ



東京証券取引所 新市場区分

表1 東京証券取引所の新市場区分

	コンセプト	流通株式時価総額	流通株式比率
プライム市場	グローバル目線の経営で国内外の資金を受け入れ、世界経済を導く企業向け	100億円以上	35%以上
スタンダード市場	日本国内や各地域の経済の活性化に貢献し、日本経済の中核を担う企業向け	10億円以上	25%以上
グロース市場	高い成長可能性を持ち、未来に向けて新たな挑戦を重ねる企業向け	5億円以上	25%以上

表2 石油業界の主な上場企業

業種分類	銘柄名	新市場区分	現市場区分
石油・石炭製品	ENEOSホールディングス	プライム市場	市場第一部
	出光興産	プライム市場	市場第一部
	コスモエネルギーホールディングス	プライム市場	市場第一部
	富士石油	プライム市場	市場第一部
卸売業	東亜石油	スタンダード市場	市場第二部
	伊藤忠エネクス	プライム市場	市場第一部
	三菱石油	プライム市場	市場第一部
	シナネンホールディングス	プライム市場	市場第一部
	カメイ	プライム市場	市場第一部
	ミツウロコグループホールディングス	スタンダード市場	市場第一部
	富士興産	スタンダード市場	市場第一部
小売業	日新商事	スタンダード市場	市場第二部
	サンオータス	スタンダード市場	JASDAQスタンダード
陸運業	日本石油輸送	スタンダード市場	市場第一部
鉱業	INPEX	プライム市場	市場第一部
	石油資源開発	プライム市場	市場第一部

大手「プライム」に移行 元売など

コンセプト明確化 企業価値向上促す

東京証券取引所の新たな市場区分が4月4日にスタートする。現在の「市場第一部」「市場第二部」「マザーズ」、JASDAQの「スタンダード」と「グロース」の五つの市場区分が、「プライム市場」「スタンダード市場」「グロース市場」の三つに再編される。各市場区分のコンセプトの明確化や上場会社の持続的な企業価値向上を促すねらいだ。石油業界では大手元売3社などが、上場基準が最も厳しいプライム市場に移行する。

東証、市場区分再編で

新市場のコンセプトは、プライムがグローバル目線で成長を遂げる企業向け、スタンダードが国内経済の中核を担う企業向け、グロースが高い成長可能性をもち新たな挑戦を重ねる企業向け。各市場は上場会社が所有する自己株式などを除いた「流通株式」の時価総額や比率などの上場基準を設定している。表1参照。

プライムは流通株式の時価総額が100億円以上、スタンダードは10億円以上、グロースは5億円以上。また流通株式比率はプライムが35%以上、スタンダードとグロースはそれぞれ25%以上となっている。

東証が発表した上場会社による新市場区分の選択結果によると、上場会社377社のうちプライムが184社、スタンダードが147社、グロースが459社となった。東証の業種分類ごと

に石油業界の主な上場企業をみると、プライムは石油・石炭製品でENEOSホールディングス、出光興産、コスモエネルギーホールディングス、富士石油、カメイ、伊藤忠エネクス、日新商事、サンオータス、日本石油輸送などとなっている。また、卸売業で伊藤忠エ



米石油・ガス掘削リグ稼働数、20年4月以来の高水準 ＝ベーカー・ヒューズ

[14日 ロイター] - 米エネルギーサービス会社のベーカー・ヒューズが発表した週間データ（1月14日までの週）によると、米国内の石油・天然ガス掘削リグ稼働数は前週から13基増えて601基となり2020年4月以来の高水準を記録した。

前年同時期を228基（61%）上回った。

石油リグは11基増の492基で20年4月以来の高水準。天然ガスリグは2基増の109基で20年3月以来の高水準だった。

原油価格は昨年の55%上昇に続き、今年も約12%上昇している。掘削・生産会社の間では2年連続で投資拡大を計画する動きが広がっている。

リグ稼働数は過去最長の17カ月連続で増加している。ただ多くのエネルギー企業は生産拡大よりも投資家への還元を重視し、21年の米石油生産は減少した。

飲食予約、前週比6割減 今年の宣言時も下回る

新型コロナウイルスの変異型「オミクロン型」の感染拡大を受けて飲食店の予約が急減している。1月第3週（15～21日）の予約数は前週と比べて6割落ち込んだ。東京などで緊急事態宣言が出ていた2021年同期と比べても2割減っている。会食を禁止する企業も相次ぎ、新年会シーズンの後半の需要が吹き飛ぶ。飲食店の経営が再び苦境を迎えつつある。

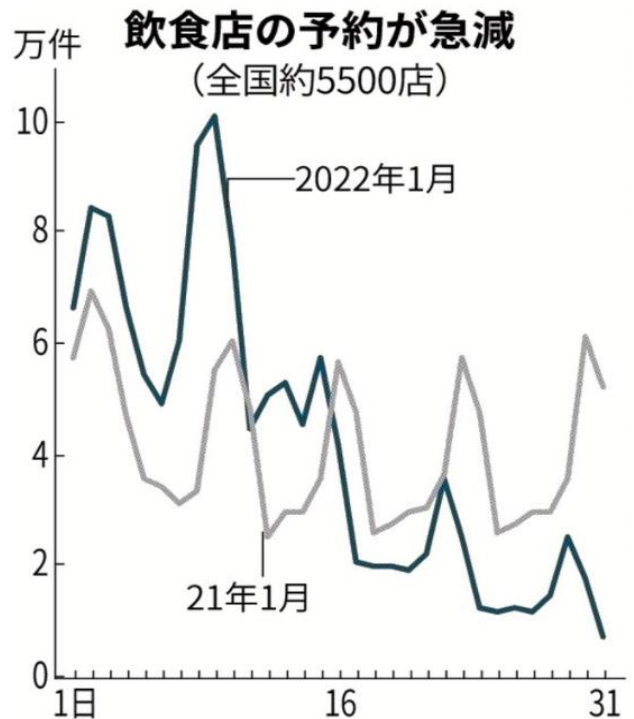
飲食店の予約・顧客管理サービスを手掛けるテーブルチェック（東京・中央）の全国約5500店のデータ（13日時点）を分析した。1月第3週の予約数は19万7674件と、第2週（8～14日）から57%減った。東京や大阪など11都府県に緊急事態宣言が出ていた21年同期（25万535件）からも21%落ち込んだ。

予約のキャンセルも増えている。キャンセルの件数を予約数全体で割った「キャンセル率」は1月に入り10%前後で推移していたが、15～21日は16.1～18.5%に上昇した。コロナ禍前の通常時のキャンセル率は10%以下のため、オミクロン型の拡大を受けて急ぎょ外食を取りやめる人が増えている。

ワタミの渡辺美樹会長兼社長は「居酒屋では宴会や団体客がほぼなくなり、午後9時以降の来店も激減している。（変異型の拡大で）1～3月もこの状況が続くならば経営には厳しい」と語る。

都内などに複数店を展開する焼肉チェーンは「来店客が減るのは必至だ。また厳しい経営を迫られることになる」と話す。21年12月にコロナ前を上回る水準にまで客数が回復していたものの変異型で再び客数が減少している。

外食は21年10月下旬の酒類提供の制限解除で同12月まで回復基調だった。足元では会食自粛の広がりなどで減速感が強まっている。小麦粉や油などの食材も値上がりしており、変異型と原料高の二重苦がコロナで傷んだ飲食店の経営に響く。



(出所) テーブルチェック、13日時点