

サウジ産原油8%高 5月積み、10年ぶり水準

サウジ産原油8%高

5月積み、10年ぶり水準

日本の石油会社が長期契約で輸入する原油価格が大幅に上昇した。サウジアラビア産の代表油種「アラビアンライト」の5月積み価格は1バレル117.02ドル。4月積みに比べ9.48ドル（8.8%）高く、2012年4月以来約10年ぶりの高値を付けた。

欧州がロシア産石油の年内禁輸に動き、中東産への代替需要が広がっている。日本が長期契約で輸入する原油は直接取引（ダイレクト・デイルD D）原油と呼ばれる。D D原油とオマーン原油の月間平均価格に調整金を加減し、毎月値決めし

ている。両原油の平均価格は4月からそれぞれ5%程度上昇した。さらにサウジ国営石油会社サウジアラムコが5月積みの調整金を4月比で大幅に引き上げ、00年以降の最高水準に設定した。合算して算出される各油種の調達価格も記録的な高値を付けた。

エクストラライト	117.27(8.1)
ライト	117.02(8.8)
ミディアム	116.97(8.8)
ヘビー	115.62(8.9)

禁輸する追加制裁案に合意した。欧州諸国は代わりに中東からの調達を増やしている。石油輸出国機構（OPEC）加盟国などをつくる産油国連合「OPECプラス」は増産ベースの加速に慎重な姿勢を崩していない。アジアでも中国の都市封鎖（ロックダウン）が解除され、挽回需要の増加が見込まれる。市場では「原油価格は当面下げ材料が見つけにくい」との見方が支配的だ。

再生燃料使い ヘリ試験飛行 中日本航空、国内初

ヘリコプターを運航する中日本航空（愛知県豊山町）は1日、国内で初めて、廃食油や微細な藻類から作った再生航空燃料（SAF）を使うヘリの飛行試験をした。航空機も「脱炭素」が求められており、ジェット燃料での飛行より二酸化炭素（CO₂）排出量の削減を見込み、2030年ごろの本格導入を目指す。SAFは植物や廃食油、工場の排ガスなどから作った燃料で、一般的にCO₂排出を最大8割ほど減らせるという。中日本航空の飛行試験ではバイオベンチャー、ユーグレナのSAF「サステオ」を既存の燃料に約1割混ぜ、名古屋市上空を中心に30分間飛行した。

船舶バイオ燃料 BPと試験運用

リオティント

リオティントは、同社が所有する船舶から排出される二酸化炭素(CO₂)を削減するため、BPと共同でバイオ燃料の試験運用を行うことで合意した。

両社の発表によると、BPは試験運用のために約12カ月にわたり、リオティントに脂肪酸メチルエステル30%と超低硫黄燃料油をブレンドした船舶用バイオ燃料を供給する予定。標準的な船舶用

燃料油と比べ、ライフサイクルで排出されるCO₂量を最大26%削減できるとしている。燃料の試験運用はリオティントのRTMタスマン号を使って大西洋横断航路と大西洋・太平洋航路上で実施する。これまでに最も期間の長い船舶用バイオ燃料の試験運用の一つになるという。

リオティントは2050年までに、顧客への製品輸送時にネットゼロを達成することを目標にしており、30年までにネットゼロカーボン船舶の導入を目指している。

主食用米の作付け、37道府県で減少 農水省が農家調査

農林水産省が2日発表した2022年産米の作付け意向調査（4月末時点）によると、主食用米では21年産米の実績より、37道府県が「減少傾向」となった。長期のコメ需要の減少を踏まえ、農水省はコメ生産者に対し、主食用米から大豆や麦などへの作付けの転換を推進している。今回の調査時点で22年産米で転換が必要とみる面積の約9割に達するという。

22年産米の作付け意向調査は1月末時点に続き2回目。主食用米の作付面積は37道府県が「減少傾向」で、1月末時点の22道府県から大幅に増加した。10都県が「前年並み傾向」で、増加傾向はゼロだった。主産地別でみると、生産量2位の北海道や宮城は5%超の減少見通し。岩手や山形は3~5%の減少見通し、生産量1位の新潟や秋田は1~3%の減少見通し、青森や兵庫は前年並みだった。

全国の主食用米の作付け転換面積を試算すると、21年産に比べて約3.5万ヘクタール減る見込みだ。作付け転換が必要な3.9万ヘクタールに対して約9割進捗したという。同省の担当者は「順調に進んでいるが、目標の実現には作付け転換の推進が必要」と話す。

矢野経済研究所は、物流17業種の総市場規模を調査し、業種別の動向や将来の展望を明らかにした。それによると、2021年度の市場規模は前年度比107.7%の21兆5810億円となった模様。E C(電子商取引)市場の拡大を受け宅配便や軽貨物輸送などが堅調に推移するほか、産業向けも回復する見込みで、海上・航空輸送の需給ひっ迫による運賃高騰が大きな要因とした。コロナ禍以前の水準回復は想定しにくい。海運やフォワーディングなどが大幅に増加し市場規模を押し上げている。20年度の市場規模は前年

物流17業種の市場規模

21年度は7.7%増の21兆5810億円

輸送運賃高騰など背景に

度比97.6%の20兆405億円と推計した。国内(内需)関連はEC市場や食品スーパーなど、医療品・医療機器関連、半導体などのエレクトロニクス関連などが堅調に推移した。一方でコロナ禍で低迷した自動車産業などの主要産業向け物流は勢いを欠く結果だった。国際物流では、コロナ禍で20年度前半に世界的な経済活動の停滞があり海上・航空輸送ともに荷動きが大きく低迷した。その後、中国における生産活動再開や米国の消費回復などがみられ荷動きは復活傾向となっ

矢野経済研究所調べ



注1. 運賃および保険料、荷役料、関連サービス料を含む事業者売上高ベース
注2. 2021年度は見込み値、2022年度以降は予測値 (矢野経済研究所調べ)

が低い傾向となり、若年層の就労者数減少に加え高齢化も進んでいる。さらに、労働基準法の改正により時間外労働が年間960時間に制限される。2024年問題」が迫り、人材確保および業務効率化は最重要課題になっている。こうした状況で国土交通省では19年から「ホワイト物流」推進運動を始めた。今後、持続可能な物流を構築するためには、物流事業者だけでなく荷主や消費者の理解と取り組みが重要になるとしている。

今回の調査は、22年1~4月の期間で実施した。対象は海運事業、3PL(サードパーティー・ロジスティクス)事業、宅配便事業(国内)、特別積み合わせ運送事業、普通倉庫業、フォワーディング事業、一般港湾運送事業、冷蔵倉庫事業、引越し事業、航空貨物輸送事業、鉄道利用運送事業、軽貨物輸送事業、国際宅配便事業、鉄道貨物輸送事業、トラックルームおよび周辺事業、バイク便輸送事業、納品代行事業。