



米鉄道労働組合、暫定合意を棄却 12月に大規模ストも

米最大の鉄道労働組合、板金・航空・鉄道・運輸組合輸送部門（SMART-TD）は21日、経営側と9月に暫定合意した協定案を否決したと発表した。バイデン政権が労使交渉の仲裁に動いたが、SMART-TDをはじめ、米国にある12の鉄道労組のうち4団体が提案を受け入れなかった。12月初旬にも全米で鉄道ストが起きる可能性があり、米国の物流がマヒしかねないとの懸念が広がっている。

米鉄道業界では賃上げや労働条件の改善を巡って労使が鋭く対立し、バイデン政権が間に立つ形で9月15日に暫定的な合意に達していた。この際の協定案では14%の即時賃上げに加え、2020～24年で24%の追加賃上げと年1000ドル（約14万円）の特別賞与の支給などを盛り込んだ。

バイデン大統領は9月の仲裁を「何万人もの鉄道労働者にとって大きな勝利だ」と語っていた。

しかしSMART-TDが20日に実施した組合員投票で、50.87%の労働者が暫定合意案に反対した。SMART-TDには車掌や操車係を中心に、米国の鉄道労働者の3割近くが所属している。協定案を否決した4労組合計で抱える鉄道労働者は全体の半数を超える。休暇制度や職場環境の改善など条件面で折り合えなかったとみられる。

SMART-TDのジェレミー・ファークソン組合長は声明で「組合員の懸念は交渉で解消できる。ストライキをする必要はない」と述べ、経営側と交渉を続ける考えを示した。しかし各労組で反対論は根強く、このまま合意に至らなければ、各地の鉄道運営に与える影響は大きい。

米鉄道協会（AAR）によると、早ければホリデーシーズン前の12月5日からストが始まる可能性がある。最大の懸念が米物流へのダメージだ。

貨物鉄道は米国の物流のおよそ3割を担っている。米化学工業協会（ACC）がまとめた最新報告によると、貨物鉄道のストは米経済にとって大きな打撃となる。ストが1カ月続いた場合、ACCは米国全体で70万人が職を失い、生産者物価指数（PPI）が4%上

昇すると試算した。ACCのチーフ・エコノミスト、マーサ・ムアー氏は「鉄道ストが発生すれば、回復へ向かっていた米経済が景気後退に入る可能性がある」と語る。

中長距離をつなぐ全米鉄道旅客公社（アムトラック）の運行も止まる可能性がある。AARは大規模ストで各鉄道が止まれば、1日あたりおよそ20億ドルの損失が出ると試算する。

鉄道業界の労使交渉を巡っては、連邦議会による介入も現実味を帯びてきた。1926年に成立した鉄道労働法によって、連邦議会はストを止めるために介入できる。議会が今回の交渉に介入すれば、92年6月に起きた鉄道スト以来となる。

米国商工会議所は15日、鉄道ストを防ぐために議会の介入を求めた。

米国では長引くインフレや人手不足で労働者の不満が高まっており、ストライキの件数は増加傾向にある。米コーネル大学のまとめによると、2022年1月1日～11月21日に米国で発生したストライキは351件と、前年の同期間（243件）と比べて44%増えた。



2022年 11月 25日 担当 アノジ

原油価格、中国経済を注視

石油・ガス市場はロシアのウクライナ侵攻以降、需給の変化を巡る思惑に大きく揺れている。12月以降も欧州のロシア産原油禁輸など、不確実性の高いイベントが続く。石油元売り最大手 ENEOS の海野真悟原油外航部長に、需給の見通しを聞いた。

——欧州のロシア産原油禁輸が12月に実施されます。影響をどう見ますか。

「欧州に輸出されていたロシア産原油が新たな供給先を見つけられなければ、その分減産となり、世界の原油需給は引き締まる可能性がある。これまでもインド、トルコ、中国はロシア産原油の輸入を増やしてきた。追加で輸入を増やすかどうかは、需給バランス維持の観点で重要だ」

「世界に流れる原油の供給量が大きく減らないよう、主要7カ国（G7）はロシア産原油の価格上限制度を作り、一定の価格を上回らなければロシア産の輸入を認める方針だ。ただ制度がどの程度機能するかは未知数だ」

「欧州はロシアからの輸入を禁じるとコストがかさむ。原油を運ぶタンカーの距離が伸び、配送の時間やコストが増えるためだ。従来と異なる原油の油種を使おうとしても、製油所に適合しないなど、生産面の問題も生じやすくなる」

——2023年2月には石油製品の禁輸も実施されます。

「市場への影響は原油よりも大きいとみる。世界の製油所に余力が少なく、ロシアに代わって生産できる国は限られる。特に軽油の逼迫感が強い」

——欧州ではロシア産天然ガスの供給寸断に伴う不足懸念も強まっています。

「ガス不足に伴い石油の代替需要が生じており、その規模は世界で日量50万～60万バレル程度と推測されている。ただ脱炭素に逆行するため、持続的な傾向とは言いがたい。あくまで一時的な非常手段だろう」

——今後の原油価格をどう予測しますか。

「当面はドバイ原油で1バレル80～100ドル程度とみる。相場を動かすイベントが多く、上下どちらにも動きやすい展開が続くが、リスクは上昇方向に傾いている。石油輸出国機構（OPEC）と非加盟のロシアなどで作るOPECプラスの大規模減産に加え、欧州のロシア産原油禁輸、米国の戦略備蓄の放出終了など、供給面の懸念材料が多い」

「需要面では中国のゼロコロナ政策と、欧米の利上げに伴う景気減速懸念が下押し圧力だ。今後両政策の方針転換が起これば、原油需要を膨らませる要因となる」

——中国の経済再開に伴う需要回復はいつごろから本格化しますか。

「時期は予想しにくいだが、中国のゼロコロナ政策は段階的に緩和されるとみる。中国の経済が動き出した時の原油市場への影響はかなり大きい。規制緩和のニュースに市場が一喜一憂する展開がしばらく続きそうだ」

「中国の製油所稼働率は徐々に回復しているが、輸出枠も拡大しており、必ずしも内需の回復に即したものとは言えない。原油のスポット（随時契約）市場で中国勢が買いを増やすなど、回復の目立った兆候はまだ見られない」

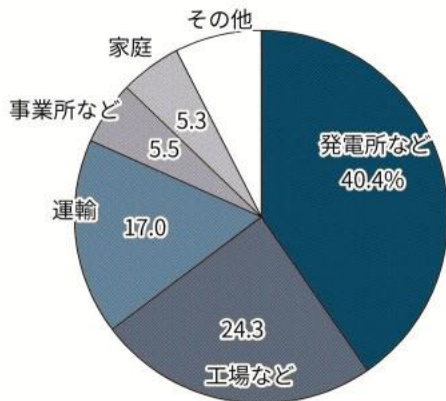


火力発電の排出枠に課金

「カーボンプライシング」巡り経産省案

経済産業省は二酸化炭素（CO2）の排出に負担を求める「カーボンプライシング」について火力発電への導入を検討する。企業間でCO2排出量を取引する市場に参加する大手電力会社などに2031年度以降、負担を求めると想定する。電力会社などが払うお金は政府による脱炭素支援の財源とする。一連の施策で温暖化ガスの排出削減を促す。

発電部門はCO2の排出量が多い



(出所)環境省

政府は50年に温暖化ガス排出量を実質ゼロとするため、企業による脱炭素投資を支援する新たな国債「GX（グリーントランスフォーメーション）経済移行債（仮称）」を発行して計20兆円規模を集める予定だ。カーボンプライシングはGX債の償還財源となる。

岸田文雄首相は10月に開いた官邸のGX実行会議で「具体的な制度案を提示してもらいたい」と指示し、経産省などが制度設計を進めていた。11月末にも開くGX実行会議で首相に成案を示し、年内のとりまとめをめざす。

24日に開いた審議会で経産省は、カーボンプライシングで2つの手法案を提示した。一つが排出量取引で、発電部門にCO2の排出枠を買い取らせる。同日の資料では「発電部門への段階的な有償化導入を検討してはどうか」と明記し、イメージとして31年度以降に導入するとした。

石炭や天然ガス、石油を燃料に使う火力発電所からCO2が出るため、火力発電に負担を求める。環境省によると20年度の日本のCO2排出量のうち発電由来は4割ほどを占める。欧州の排出量取引市場では発電部門に対し排出枠を有償で買い取らせている。

カーボンプライシングに関するもう一つの仕組みが賦課金だ。経産省は同日、化石燃料の輸入企業などに導入する案を示した。CO2の排出源となる化石燃料からの転換を促す。電力・ガス・石油元売り・商社などが想定される。

カーボンプライシングを導入することで、電力会社などの負担は最終的な製品やサービスの価格に転嫁されることになる。経産省は制度導入で国民負担が急増しないようにする。

各国の排出量取引制度			
	対象企業	開始	価格/トン
EU	大量排出企業に参加義務 (排出量の4割強)	2005年	60~90ユーロ (近年)
韓国	排出量が一定以上の企業 (排出量の7割)	15年	8ドル程度 (21年6月)
中国	排出量が一定以上の火力発電 のある企業 (排出量の4割)	21年	8.5ドル程度 (21年末)
日本	自主参加 (排出量の4割超)	23年度	—

現状でも企業などはエネルギーに関連する税や賦課金を支払っている。石油石炭税や、再生可能エネルギーの発電を促すために電気料金に上乗せされる賦課金が代表的だ。

石油石炭税は脱炭素化が進むことで今後、税負担が減ると見込まれる。再生エネの賦課金も普及を急いだ東日本大震災の直後から20年間は賦課金の負担が重い、32年度以降は負担が軽くなっていく。経産省は既存の税や負担の減少に入れ替わる形で新たにカーボンプライシングを段階的に導入する方針だ。

電力部門の脱炭素化が進んでも、鉄鋼や化学といった多排出産業でどのように排出削減を促すかは課題となる。運輸部門も電力に由来しないCO₂を排出する。

日本ではまだカーボンプライシングが本格的に導入されていない。EUの排出量取引は大規模に排出する企業などに参加を義務付ける規制として制度化している。フランスや英国では参加義務のない企業を対象に炭素税を課して公平性を高めている。日本の排出量取引は自主参加のため、排出量が多いのに市場に参加しないといった抜け道もあり、賦課金の導入が欠かせない。

日経新聞



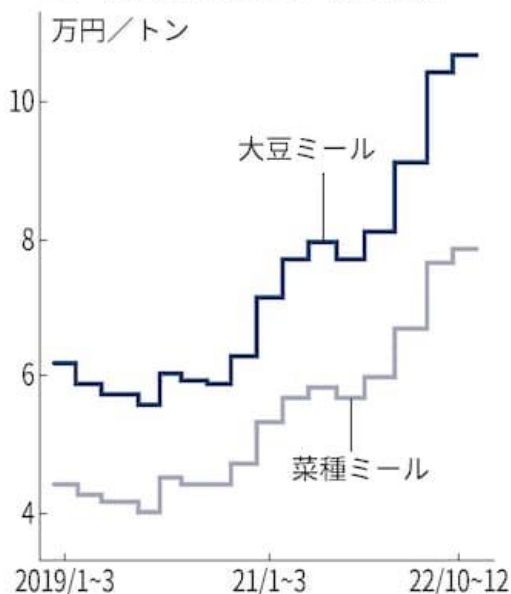
国産大豆ミール 2%高 10~12月、飼料コスト高止まりも

飼料の原料となる大豆ミールの国産価格が上がった。10~12月の大口取引価格は7~9月に比べて2%高く、記録をたどれる平成以降の最高値を更新した。価格交渉の材料となる米国の大豆ミール先物価格が上昇、円安で大豆の輸入費も上がった。2023年1~3月は下落を見込む声もあるが、水準はなお高く、農家の厳しい経営は続く可能性が高い。

10~12月の価格は1トン10万6400円と、前期に比べて2500円（2%）前後高い。上昇は4四半期連続。14%高だった前期に比べると上げ幅は縮小した。

ミールは大豆や菜種から食用油をしばり取る際にできる。主に飼料や肥料の原料に使う。国産の大豆ミール価格は、国内の製油各社が配合飼料各社と四半期ごとに決める。10~12月の価格交渉では、7~9月の大豆ミール先物の相場や国際需給、為替が材料となった。

ミール価格の上げ幅は縮小



米シカゴ商品取引所の大豆ミール先物（期近）は7月中旬に1米トン（約910キログラム）400ドル台前半と、6月末の400ドル台後半から下落していた。その後米国での乾燥による大豆の作柄懸念からミール先物も8月にかけて上昇した。製油大手の担当者は「初めは値下げもあったが、後半にかけて値上げの成約が増えた」と話す。

円安も大豆の輸入コストを押し上げた。製油各社が原料に使う大豆は、ほぼ輸入品だ。6月時点で1ドル=130円台半ばで推移していた円相場は、日米の金利差拡大で9月には140円台まで下がった。

国産と競合する輸入ミールの輸入も円安とともに落ちこんだ。貿易統計によると、8月の輸入量は19万2千トンと前年より5割多かったが、9月は7万3千トンと6割下回った。主力の中国産は7~9月の全月で輸入量が前年より少なかった。ゼロコロナ政策で中国の内需が鈍り、搾油工場の稼働が低下。ミールの発生が減って輸出余力が落ちたためだ。

国産菜種ミールも大豆ミールに連動して値上がりした。前期比2000円（3%）前後高い1トン7万8100円となった。割高な菜種油から大豆油に需要が一部シフトしたため発生が減少。割高感が出たため菜種ミールの飼料への配合率は低下した。

上昇一服の兆しも出てきた。大豆は過度な作柄悪化懸念が薄れ、22~23年度の世界生産量が前年度より1割程度増える見込み。9月頃から収穫が始まった米国産大豆は年明け以降に本格的に国内で流通する。ミールの先物価格も再び1米トン400ドル台前半で推移しているため「来期（23年1~3月）は横ばいか値下がりするだろう」（別の製油大手）との声がある。

それでも高値水準には変わりなく、ミール高は畜産農家の経営を直撃する。宮城県の養鶏農家の男性は、10~12月に使う配合飼料価格が前年同期に比べ3割上がっているという。エサ価格の高止まりは経営を圧迫する。「コスト負担が大きいため、23年には採卵鶏の飼育数を2割減らす予定だ」と漏らす。



SAF 原料収集三菱地所と協力

SAF原料収集 三菱地所と協力

日揮HDなど

日揮ホールディングスとレボインターナショナルは24日、三菱地所と廃食用油を原料とする国産SAF（持続可能な航空燃料）事業での協力に関する基本合意書を締結したと発表した。三菱地所が運営管理する東京・丸の内エリアの飲食店などから発生する廃食用油をSAF原料として活用するもの。

今回の合意により日揮HDとレボインターナシ

ヨナルは三菱地所のテナントから年間150トンの廃食用油の提供を受けるなど、3社が連携した取り組みを進める。将来は、三菱地所グループのホテルや空港関連施設での展開も想定している。また、丸の内エリアでトラック燃料としての使用も検討する。

日揮HD、レボインターナショナル、コスモ石油の3社は共同で、国内で廃食用油の収集からSAFの製造・輸送・供給にいたるサブライチェーン（SC）構築に向けて事業化検討を進めており、2022年11月1日付で新会社を設立して年間3万トンのSAFの国内供給を目指している。コスモ石油堺製油所に建設する国産SAF設備は24年度下期〜25年度初頭の運転開始を予定している。



2022年 11月 25日 担当 アノジ

10月ドラム缶出荷量とコンテナ運送量減

10月は10%減
ドラム缶出荷量
 ドラム缶工業会の統計によると、10月のドラム缶出荷量は重量換算ベースで前年同月比10・2%減の2万7702ト、生産は同10・2%減の2万7632トと8カ月連続の減少となった。
 2000以上の出荷本数

は107万631本と、前年同月から10・4%下回った。用途別では、化学向けが同13・1%減の80万9621本、石油向けが同0・3%減の17万7506本、塗料向けが同4・8%減の5万5117本、食料品向けが同3・8%減の1万6417本、その他が同12・3%増の1万1948本だった。

板厚タイプ別では、主力の1・2ミリが同10・9%減の68万168本、1・2×1・0ミリが同9・2%減の36万1079本、1・0ミリが同0・7%減の1万4450本、1・0×0・9ミリが同27・1%減の9474本、1・6ミリが同9・9%減の5438本と

2000以上の出荷本数は、中小型缶が同8・0%減の3万4347本、特殊缶が同1・8%減の7116本、2000リットル以外の特殊缶が同10・6%増の3万14本、ペール缶は同8・6%減の154万4596本だった。

9%減、紙・バルブが同4・9%減、積み合わせ貨物が同1・6%減、エゴ関連物資が同10・1%減、その他が同3・3%減、農産品・青果物が同2・5%減となった。

自動車部品および家電・情報機器は、半導体不足や海外からの部品調達困難が緩和傾向にあり増加した。一方、食料工業品は10月に行われた飲料

コンテナ輸送量
10月は0.6%減
JR貨物
 日本貨物鉄道（JR貨物）がこのほど発表した10月のコンテナ輸送量は前年同月比0・6%減の166万5000トだった。半導体不足による影響を受けていた自動車部品および家電・情報機器が増加するなど一部の品目で前年を上回り全体では前年並みで推移した。

主な内訳は、化学工業品が同1・0%増、自動車部品が同37・8%増、家電・情報機器が同15・7%増、他工業品が同13・2%増となった一方、化学薬品が同3・9%減、食料工業品も同3・

などの値上げが影響し減少した。紙・バルブは紙の需要にともなう生産減少から低調だった。

なお、10月の車扱いは同1・1%増の72万トとなった。石油はコロナ禍による行動制限の解除からガソリンを中心に前年を上回った。コンテナと車扱いの合計では同0・1%減の238万5000ト。



2022年 11月 25日 担当 アノジ

走行税「公平負担が大原則」 “激変緩和” 縮減混乱回避を

石連・木藤会長

石油連盟の木藤俊一会長は21日、経団連会館（東京都千代田区）で定例会見を開き、政府による燃料油価格激変緩和事業の補助上限縮減、当面の原油市況などについて見解を述べた。また走行税、COP27（第27回国連気候変動枠組条約締約国会議）について記者の質問に答えた。

政府の総合経済対策で、燃料油価格激変緩和事業は来年度前半までの延長が決まる一方、1月以降は補助上限の段階的調整・縮減が方向性として示されている。

木藤会長は「事業の縮減、終了にあたり、過度な仮需による販売・物流の混乱を招かないよう、十分な周知期間と補助の段階的引き下げをお願いしている」と業界の立場を説明した。

EV（電気自動車）など石油製品を燃料としないクルマとの課税公平性を確保するうえで、石油業界が主張してきた走行税がさまざまな方面で話題になっている点については「道路を走るクルマが公平に税を負担するのが大原則。米国では走行に応じて課税を行っている例もあり、今後の税の公平性のあり方として検討してほしい」と石油業界の主張を再確認した。

自動車工業会との意見の相違については「私たちはイーブンにしてほしいだけで、ガソリン税に走行税を乗せるといっているのではない。自工会にも説明している」と奥田真弥専務理事が述べた。