



2023年 6月 21日 担当 虻川

カタール、中国石油大手に LNG 供給 権益も一部譲渡

カタール国営エネルギー会社のカタールエナジーは 20 日、中国石油天然気集団（CNPC）に液化天然ガス（LNG）を供給する長期契約を結んだと発表した。年間 400 万トンの LNG を 27 年間にわたり CNPC に供給する。開発中のガス田の権益の一部も同社に譲渡する。LNG はカタールが事業総額 290 億ドル（約 4 兆円）を投じて拡大を進めている大規模増産プロジェクト「ノース・フィールド・イースト（NFE）」から供給する。CNPC は NFE で、年産 800 万トンの「LNG トレイン」とよばれる設備 1 基分の 5%の権益をカタールエナジーから譲り受ける。

中国は大気汚染の改善に向けて石炭利用を減らして、温暖化ガスの排出量が少ない天然ガスの利用を増やす方針を決めている。カタールは脱炭素化社会の実現までの「つなぎ」として天然ガス需要が高まるとみて増産を進めており、中国を重要な顧客と位置づけて供給を拡大している。2022 年 11 月にも中国石油化工集団（シノペックグループ）と年間 400 万トン、27 年間の LNG 長期供給契約を締結した。4 月には NFE の権益のシノペックへの一部譲渡も発表した。カタールのカアビ・エネルギー相は CNPC が NFE で重要なパートナーだと指摘し、「中国とカタールの素晴らしい関係を構築できる」と語った。

カタールは NFE のプロジェクトで生産能力を年産 3200 万トン追加し、年間輸出能力を 1 億 1 千万トンに増やす計画を掲げる。NFE をめぐっては世界の石油メジャーに権益の一部譲渡を進めており、これまでに仏トタルエナジーズなどを開発パートナーとして選んだ。

日経新聞



2023年 6月 21日 担当 虻川

円、上昇し 141 円台前半 対ユーロも高い

21日早朝の東京外国為替市場で円相場は上昇している。8時30分時点は1ドル=141円31~33銭と、前日17時時点に比べ46銭の円高・ドル安だった。20日に米長期金利が低下し、日米の金利差縮小を意識した円買い・ドル売りが優勢だった。このところの急ピッチな円安・ドル高進行を受けて持ち高調整の動きが広がりやすいことも相場を下支えた。

米連邦準備理事会（FRB）のパウエル議長は21、22日に米上下両院で議会証言する。前週の米連邦公開市場委員会（FOMC）では政策金利見通しが引き上げられ、パウエル氏は金融引き締めにも積極的な「タカ派」の姿勢を改めて示すとの見方が多い。20日は引き締め長期化が警戒されて米株式相場が下落したほか、米金利の上昇も一服しており、円買い・ドル売りが入った。

20日に円相場は一時142円26銭と2022年11月以来約7カ月ぶりの安値をつけていた。パウエル氏の議会証言での発言を見極めるため、利益確定や持ち高調整を目的とした円買い・ドル売りが活発となりやすいとの見方も円相場を支えた。

円は対ユーロでも上昇している。8時30分時点は1ユーロ=154円32~35銭と、同82銭の円高・ユーロ安だった。ドイツで20日発表された5月の生産者物価指数の伸びは市場予想に届かなかった。ドイツなど欧州主要国の金利が大きく低下し、対ユーロで円が買われた。前日には155円38銭と08年9月以来の安値を更新しており、持ち高調整の円買い・ユーロ売りも入った。

ユーロは対ドルで下落している。8時30分時点は1ユーロ=1.0920~21ドルと、同0.0023ドルのユーロ安・ドル高だった。

日本経済



原油が反落 中国景気の先行き懸念 金は続落

21日朝方の国内商品先物市場で、原油は反落して取引を始めた。取引量が多い2023年11月物は1キロリットル6万3330円と前日の清算値に比べ710円安い水準で寄り付いた。

中国の景気先行きへの懸念が根強く、原油需要の鈍化を意識した売りが優勢となった。

中国人民銀行は20日、政策金利の引き下げを決めた。市場では「利下げと併せて一段の景気刺激策を期待していた」との声も聞かれ、「景気浮揚には物足りない」との見方があった。

金は続落している。中心限月の24年4月物は1グラム8800円と同88円安い水準で寄り付いた。外国為替市場で円安の進行が一服していることが意識され、円建て取引の国内金先物には持ち高を調整する目的の売りが出やすかった。

白金は続落。中心限月の24年4月物は1グラム4311円と前日の清算値を30円下回る水準で取引を始めた。中国景気の先行き懸念が根強く、工業用需要が多い白金には売りが出た。

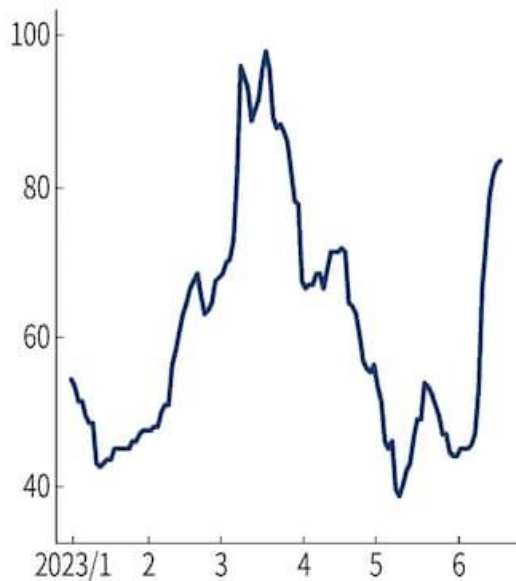


原油タンカー運賃、2週間で8割高 悪天候で船不足

大型原油タンカー（VLCC、載荷重量約30万トン）のスポット（随時契約）運賃が19日までの2週間で8割高と急騰した。主要な輸入地であるアジアで大型の台風やサイクロンが立て続けに発生し、輸送スケジュールに遅れが生じた。原油を積む中東で船の不足感が強まり、急いで確保する動きが運賃を押し上げた。

主要航路である中東―極東航路のVLCCの運賃指標、ワールドスケール（WS、基準運賃=100）は19日時点で83.05と、2週間で85%上昇した。4月に急落する前の3月下旬以来の高水準だ。

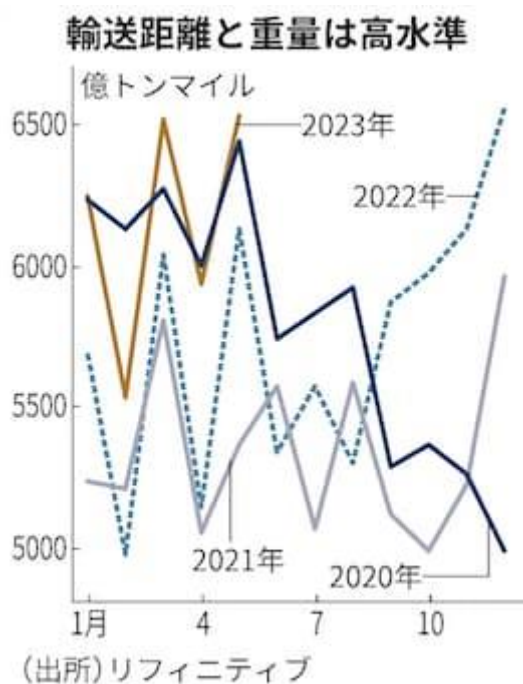
タンカー運賃は急騰した



(注)WS、中東―極東航路

海運ブローカー、アトラス（東京・千代田）の浜崎作司社長によると「悪天候で中東に戻るのが遅れる船が増え、アジア各国の石油元売りなどの輸入者は（希望量を確保できず）困っていた。6月に入り、6月下旬積みの契約が相次ぎ、運賃が急騰した」という。

原油の荷動きが堅調なことも底流にある。特に米国やブラジル、西アフリカなど、アジアへの輸送距離が長い地域からの輸出が増えていたという。距離が長いと輸送にかかる日数が延びて契約可能な船が減り需給は引き締まる。



金融情報会社リフィニティブによると、VLCCによる輸送重量と距離を掛け合わせたトンマイルは5月に6522億と、スポット運賃の高かった3月（6508億）を上回り、5月としては直近6年間で最高だった。

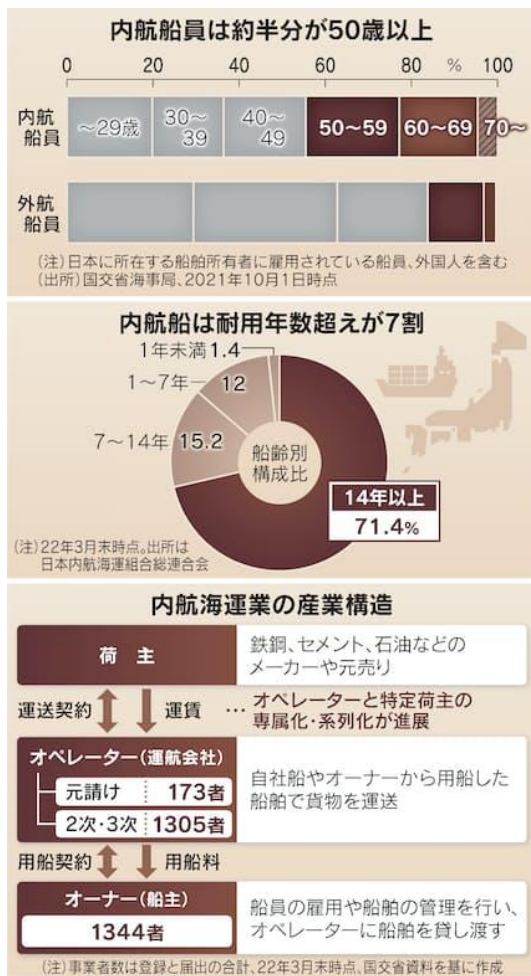
石油輸出国機構（OPEC）プラスの減産継続やサウジアラビアの追加減産の表明を受け、
米国やブラジルからの輸出が増えている可能性がある。主要な輸入国は中国で、「4～5月
に衰えた輸入の勢いが再び戻っている」（アトラスの浜崎氏）という。春節（旧正月）休
暇からの経済活動の再開の勢いの弱さが懸念されている中国で、再び国内での石油需要が
高まっている可能性がある。

日本経済



内航海運、船も人も足りない 老いる国内物流の大動脈

国内物流の大動脈である内航海運業が曲がり角にある。内航船はトラック輸送よりも環境負荷が小さく、「モーダルシフト（輸送手段の転換）」の担い手として期待される。だが新規更新が滞る船舶は7割が法律に定められた耐用年数を超えるほか、船員も50代以上が半数近く。船も人も老いる中、今後も輸送インフラとして存続するには改革が求められる。



内航海運は主に石油や鋼材、セメントなど産業資材の国内拠点間の輸送を担う。一度に大量のモノを遠くまで運ぶため、貨物輸送シェアは国内物流の4割を占める。オペレーター（運航会社）がオーナー（船主）と用船契約を結んで船舶や船員を確保し荷主から依頼された運送契約を実行する。

「20年ぐらい値上げ交渉をしていない」――。ある海運会社の幹部は打ち明ける。船も人も老いる内航海運の問題は日本経済が抱える下請け構造に起因する。荷主は鉄鋼会社や石油元売りなど大手企業に限られる一方、運航会社は小規模で競合も多く価格交渉力は乏しい。

特定の大手荷主との専属化や系列化が進み、「安い運賃を望む荷主の希望を優先せざるを得ない」。日銀の企業向けサービス価格指数の「内航貨物輸送」は2010年代に100前後とほぼ横ばい。足元で120前後まで上昇したものの、燃料費など運航コストの上昇で焼け石に水との声が多い。

国土交通省が19年末に実施した運航会社と船主への調査では「現在の運賃・用船料水準で必要な経費を賄えているか」の質問に「時々不足」「全く賄えていない」との回答が5割を占めた。新規投資が滞り、法律で定められた耐用年数（14年）以上の船舶の割合は7割（22年3月末時点）を超える。

「同業者で集まると船員が足りないという話ばかり出る」（四国地方の船主）。国交省によると、21年10月時点で船員は50歳以上が45%、60歳以上も2割超だ。船員が集めら

れず廃業を考える船主が増え、特に古くなった船舶の更新期に事業をたたむ事例が多い。船主を指す「貸渡事業者」登録数は 22 年 3 月末時点で 1181 と 05 年の 2206 から半減している。

では高齢化が進み、人手不足の内航船の船員は実際にどんな生活なのか。業界では 3 カ月間は乗船し、1 カ月間は下船して休暇を取るというパターンが一般的だ。

例えば千葉から青森に石油製品を運ぶタンカーの事例では午前 8 時に千葉の製油所で積み荷し午後 2 時に出港、翌日は終日航海する。3 日目の早朝 3 時に青森の八戸港に到着し油槽所で荷揚げする。積み降ろしでは順番を待つため、1 泊ほど待機する場合もある。終わると次の目的地に向かう。

密な空間で 5 人程度と少人数の勤務環境も若者が避ける一因だ。さらに船員は日本人に限定されるのもネック。外航船は外国人が中心で、同省によると日本商船隊の船員の 96% を占める。流通科学大学の森隆行名誉教授は「外国人船員の導入の可能性も含めて聖域なき議論をすべきだ」と指摘する。

内航船業界も手をこまぬいているわけではない。5 年前に改革を始めた幸洋汽船（愛媛県今治市）の船員の平均年齢は 36 歳。内航船では一般的な勤務体系を 75 日間乗船し 30 日前後休むペースに変えた。育児休業などの長期休暇の取得も推進し男性船員で最長で 4 カ月の取得実績がある。

同社が運航するタンカーは 9～15 人程度が乗船可能で、業務上必要のない若手船員を現場

教育する仕組みを導入した。船員の定着率が上昇し若手が入ってくる好循環につながった。

藤澤敏則社長は「儉約できるところは儉約し、人への投資を優先している」と話す。

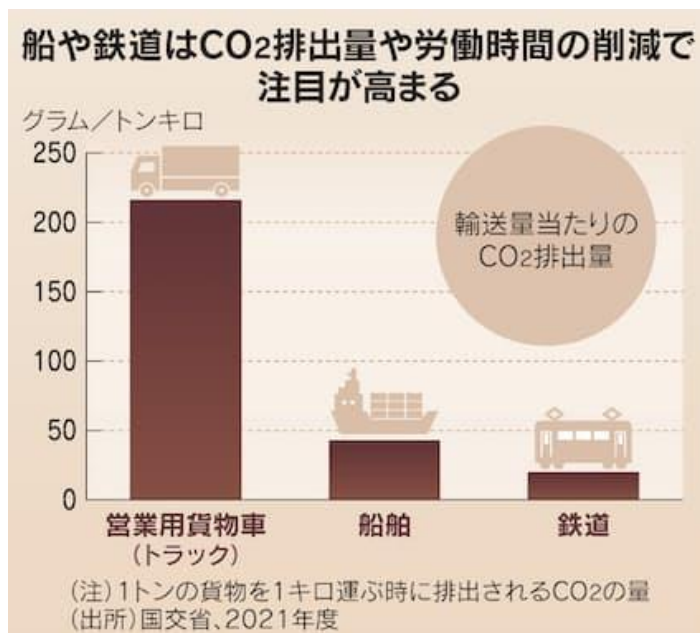
船舶や船員を集約する動きもある。船舶管理会社のイコース（山口県周南市）は00年、内航業界に危機感を持った5人の船主が立ち上げた。現在は約20隻を管理している。日本大学の手塚広一郎教授は「船舶管理会社などのグループ化は規模の経済が働き、収益にプラスの効果がある」とする。

20年10月に船主や部品メーカーなどが設立した「内航ミライ研究会」は運航上の作業を効率化する研究を進める。例えば船舶各所にカメラを設置しモニターで監視できれば、船員が定期確認していた負担を減らせる。研究会に参加するイコースの畝河内毅社長は「自動化の技術開発は働き方改革と生産性向上につながり、高齢化が深刻な内航船の運航が止まるなどの事態を防げる」と期待する。これまで内航船の状況はあまり注目されてこなかった。モーダルシフトやサプライチェーン（供給網）問題と、物流の脆弱性が脚光を浴びる今こそ内航船の改革を進める好機となる。

〈Review 記者から〉物流インフラの維持、消費者に負担迫る

トラック輸送など陸運業界に迫る「2024年問題」が注目を集めている。労働時間の規制強化に伴ってトラック運転手不足が深刻化し、これまでのように短期間では届けられない荷物が出てくる可能性が懸念されているからだ。実は内航海運業界では、陸運業界に先駆けて「働き方改革」を促す規制強化に動いた。それがかえって人手不足に拍車をかけるというジ

レンマを生んでいる。22年4月から船員の労務管理が強化された。船舶の運航会社であるオペレーターには、船員の労働時間に配慮した運航計画の策定が求められ、荷主にもオペレーターが法令順守しているか配慮する義務が課された。違反があった場合には、国土交通相が是正勧告・公表する。



そもそも働き方改革の規制強化は、労働環境を改善し、新たな働き手を増やすための施策だった。だが、船員が増えない状況下では、「労働時間の順守のために予定していた運航を止める会社も出てきて稼働率の低下もみられる」（ある海運会社の担当者）との声があがる。特に荷役負担が重く労働時間が長くなりやすいタンカーでは、その傾向が目立つという。陸運・海運ともに安定した物流インフラを維持するには、事業者の取り組みだけでなく、荷主や消費者が物流コストの応分の負担や輸送の長時間化を許容するほかないところまで追い込まれつつある。



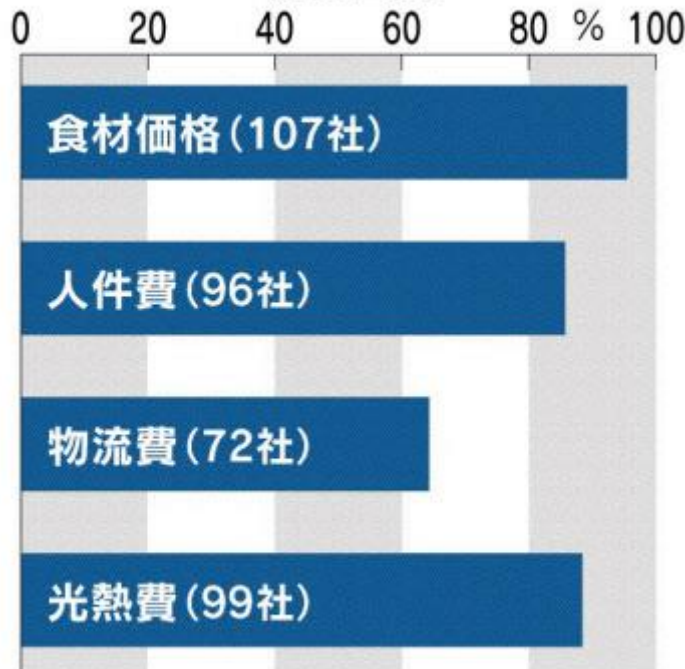
値上げ「今年度も」5割超 外食調査

リンガーハットは3回目 9割が時給上げも人手不足なお

日本経済新聞社がまとめた2022年度の飲食業調査によると、23年度に値上げを計画する外食企業が52.6%に上ることが分かった。9割超の企業がすでに22年度に値上げしたものの、食材高騰や人手確保の費用を補えない。人件費や物流費の上昇は続いており、値上げがさらに広がれば需要回復に水を差す。

外食各社の主な値上げ理由

(複数回答)



(注)母数は2023年度の価格施策を明らかにした213社のうち、値上げ予定の112社

画像の拡大

ちゃんぽん店を運営するリンガーハットは7月5日から全国の店舗で主力の「長崎ちゃんぽん」を含むメニューを10～80円値上げする。この1年余りで値上げは22年4月、同11月に続く3回目だ。同社は水道光熱費の上昇や原材料高を価格に転嫁すると説明している。

主要な外食企業550社を対象に4月上旬から6月上旬まで実施し、306社から回答を得た今回の調査では値上げしても費用負担の増加を補えない収益環境が浮かぶ。

22年度に提供メニューを値上げした企業は全体の93.9%にのぼった。23年度は52.6%が値上げに踏み切る方針で、複数回にわたって値上げする企業が多いことが分かる。値上げの有無について「まだ決まっていない」との企業も32.9%あり、さらに値上げの動きが広がる可能性がある。

23年度の値上げの理由（複数回答）としては「食材価格の上昇」（95.5%）や「人件費の上昇」（85.7%）との回答が目立った。日本マクドナルドは1月、約8割の商品の店頭販売価格を10～150円値上げした。人件費や賃料の負担増を反映し、7月19日には都心部の184店舗でさらに値上げする。

調査ではパート・アルバイトの時給を引き上げた企業は92%に上る。食べ放題の焼肉店「焼肉きんぐ」を運営する物語コーポレーションは、4月にパートの成果に応じて時給を上げやすくする仕組みを取り入れた。

人手不足は深刻だ。22年度の人材確保の状況について聞いたところ、コロナ前と比較した前回調査より24.2ポイント高い、84.5%の企業が人手が確保しにくくなっていると回答した。「5類移行で営業時間を延長したいが、人手不足でできない店舗がある」（大手居酒屋チェーンの担当者）

物流費もかさむ。日本経済新聞の調べでは、複数の荷主の荷物を搭載した混載トラックの運賃は直近では19年秋ごろと23年初めの2回にわたって計7%引き上げられた。

人件費や物流費の上昇を受けた値上げは客足に響きかねない。実際、調査では値上げに伴い客数が減った企業が26%に上った。持ち帰りすし店を展開するちよだ鮨（東京・中央）などが値上げで客数が「予想以上に減った」と答えた。

足元で外食需要は回復している。22年度の店舗売上高の合計（302社）は7兆5769億円で、比較可能な289社の前年度比伸び率は13.6%。遡れる1997年度以降で最大だ。

23年度に売上高が新型コロナウイルス禍前水準に回復するとみる企業は36.9%だった。

すでにコロナ前へ回復しているとの回答を合わせると53.8%になるが、値上げは回復の動きに悪影響を与える可能性がある。

日本経済