



## 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%分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）に年間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3200万トンを追加し、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をめぐる世界最大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。



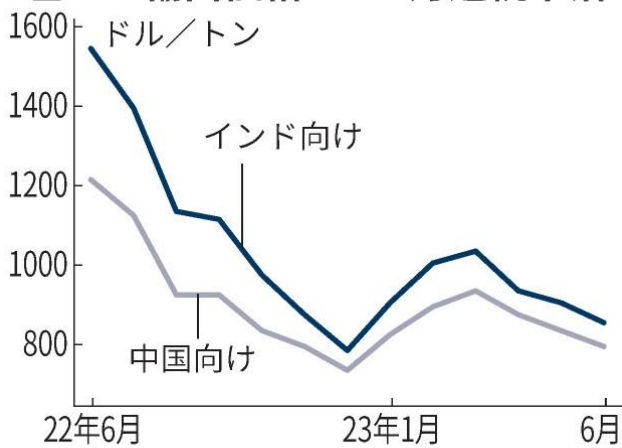
## 塩ビ輸出価格、半年ぶり安値 中国の不動産市場が低迷

建設資材や日用品など用途が幅広い塩化ビニール樹脂のアジア向け輸出価格が一段と下落した。国内大手メーカーの6月積み価格は、中国向けとインド向けがそろって半年ぶりの安値水準となった。世界最大の塩ビ消費国の中国は経済の回復が鈍い。比較的に需要が強いインドには中国や米国からの輸出も向かい需給が緩んでいる。当面、上値が重い展開となりそうだ。

国内大手メーカーの6月積み価格は中国向けが1トン785～795ドルと、中心値は前月比45ドル（5%）安となった。インド向けは同840～870ドルと、同50ドル（6%）安い。ともに3カ月連続で下落し、2022年12月以来の安値となった。

日本の国内メーカーが値決めの参考にする台湾大手の輸出価格は、中国向けが前月比20ドル（2%）安い1トン785ドル、インド向けは同40ドル（5%）安い780ドルだった。

### 塩ビの輸出価格は3カ月連続下落



(注)各月積み価格の中心値

NIKKEI

中国の塩ビ樹脂の国内需要は低迷している。中国国家统计局によると、1～5月のマンション建設など不動産開発投資は前年同期に比べ7.2%減少した。マイナス幅は1～4月の6.2%から拡大。不動産市場の回復に時間がかかっている。

塩ビ樹脂の中国の国内価格は4月下旬比で1割弱ほど下落しているという。日本からの「輸出価格の下落は国内価格の下げを反映した」（塩ビメーカー）。

中国は塩ビ樹脂の生産能力の増強が進み、国内で供給過剰感が強い。比較的安価な価格帯が中国から、世界最大の塩ビ輸入国であるインドに向かっている。



インドには米国品も多く流入している。米連邦準備理事会（FRB）の利上げなどで景気の先行きに懸念が広がっており、米国国内で住宅着工件数が停滞している。塩ビ樹脂の需要が振るわず、輸出による調整が必要になり、輸出価格が弱含んでいるという。

インドでは、米国品や中国品の流入が増加し「在庫が高水準で積み上がっている」（塩ビ樹脂メーカー）。6月から始まるモンスーン期（雨期）前の需要期でも、逼迫感はなかったもようだ。モンスーン期は9月まで続くため、需要はしばらく停滞しそうだ。

米国品は中国にも流入している。日本貿易振興機構（ジェトロ）によると、米国品の1～4月の輸入量は約10万9000トンと前年同期に比べ約17倍となった。ただ、22年の統計によると中国の需要量は2000万トン程度あり、米国も含めた輸入量の合計のシェアは1割にも満たない。輸入品価格が中国の国内価格に与える影響は限定的とみられる。

日本の大手メーカーのアジア向け輸出価格の下落は、国内価格にも影響する可能性がある。国内塩ビ樹脂メーカーは「足元では用役費高騰などを受けて国内市況は大きな変動はない」と話す。

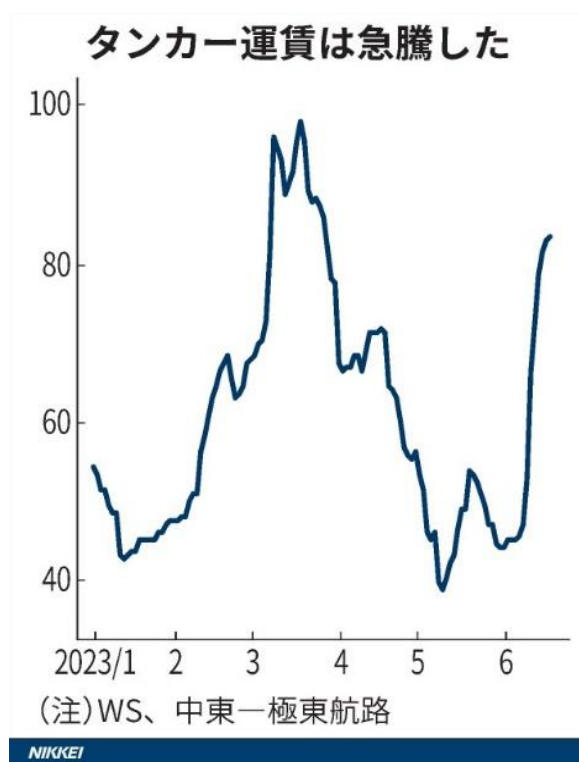
ただ、塩ビ樹脂を購入する加工メーカーは「輸出価格の下落が続けば、調達先メーカーに値下げを要求する材料になる」と話す。幅広い用途のある塩ビ価格が下落すれば、建設や生活用品メーカーなどにとってコスト軽減につながる可能性がある。



## 原油タンカー運賃、2週間で8割高 悪天候で船不足

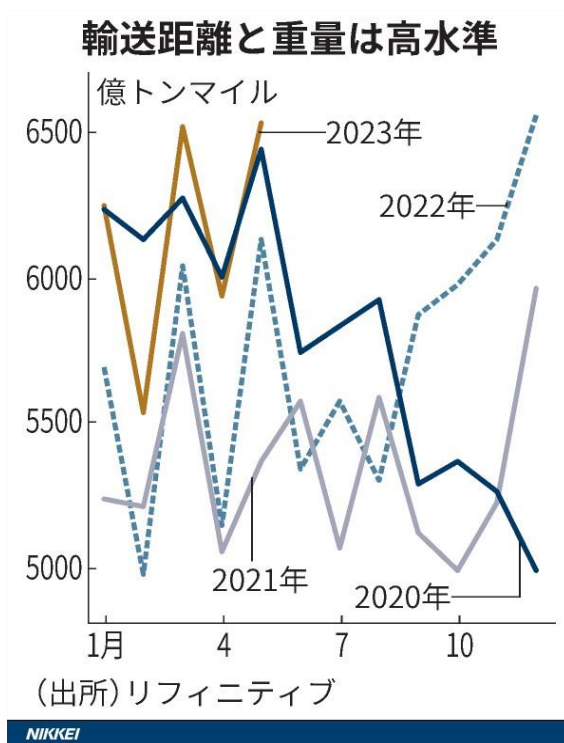
大型原油タンカー（VLCC、載荷重量約30万トン）のスポット（随時契約）運賃が19日までの2週間で8割高と急騰した。主要な輸入地であるアジアで大型の台風やサイクロンが立て続けに発生し、輸送スケジュールに遅れが生じた。原油を積む中東で船の不足感が強まり、急いで確保する動きが運賃を押し上げた。

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。



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。



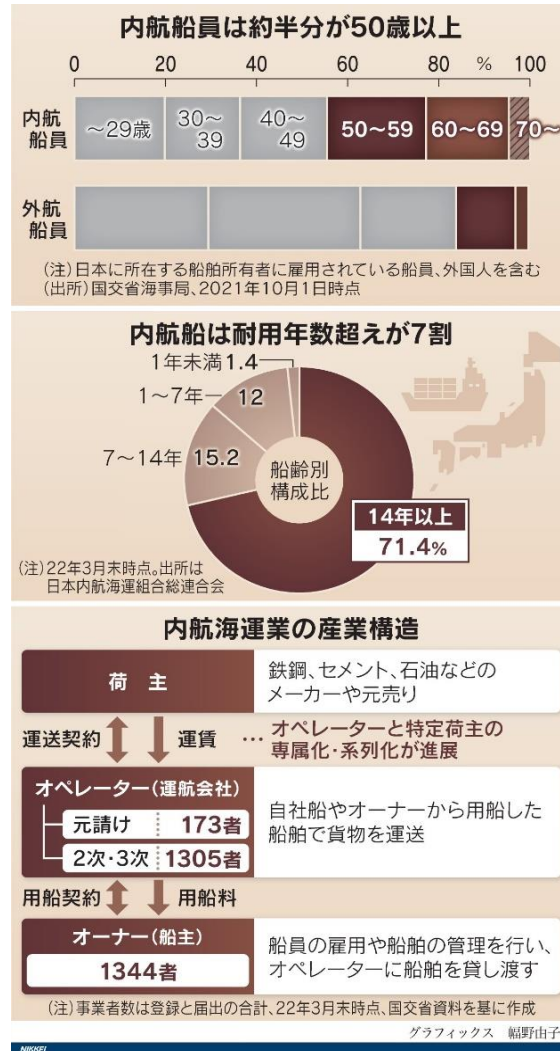
金融情報会社リフィニティブによると、VLCCによる輸送重量と距離を掛け合わせたトンマイルは5月に6522億と、スポット運賃の高かった3月（6508億）を上回り、5月としては直近6年間で最高だった。

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。



## 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。



# ウメモト インフォメーション



2023年 6 月 21 日 担当 ジョン

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ズ（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ズの畝河内毅社長は「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。





## 週間原油コストの推移

	期間	原油相場		為替(▲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	5/9～5/15	75.13	0.57	136.07	▲1.34	64.30	▲0.14
	5/16～5/22	74.49	▲0.64	138.26	2.19	64.77	0.47
	5/23～5/29	75.87	1.38	140.46	2.20	67.02	2.25
	5/30～6/5	73.20	▲2.67	140.68	0.22	64.77	▲2.25
	6/6～6/12	74.94	1.74	140.54	▲0.14	66.24	1.47
	6/13～6/19	74.20	▲0.74	141.49	0.95	66.03	▲0.21
水曜日～ 火曜日	5/10～5/16	74.82	1.11	136.21	▲0.03	64.10	0.94
	5/17～5/23	74.54	▲0.28	138.74	2.53	65.04	0.94
	5/24～5/30	76.13	1.59	140.82	2.08	67.43	2.39
	5/31～6/6	73.01	▲3.12	140.55	▲0.27	64.54	▲2.89
	6/7～6/13	74.63	1.62	140.56	0.01	65.97	1.43
	6/14～6/20	74.91	0.28	142.00	1.44	66.90	0.93