



国産ナフサ2%高、4～6月 4四半期ぶり上昇

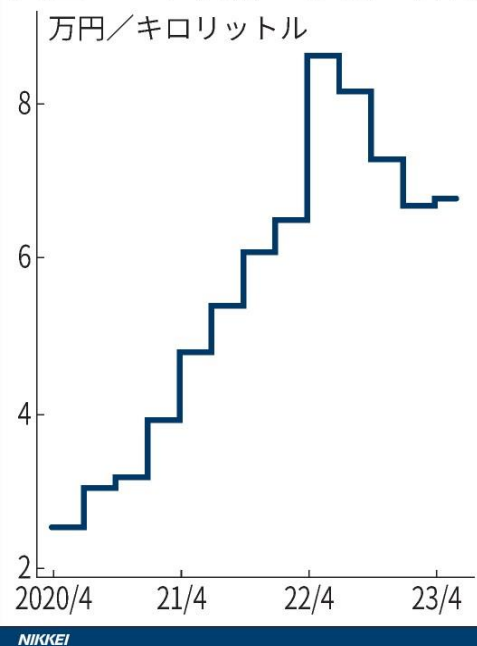
石油化学製品の基礎原料となるナフサ（粗製ガソリン）の国産価格が小幅に上昇した。28日に確定した4～6月期の価格は1～3月期に比べて約2%高い。アジア市場のナフサのスポット（随時契約）価格の上昇や円安を背景に4四半期ぶりに上昇した。もっとも、7～9月は下落に転じるとの見方があり、樹脂価格には先安観も出ている。

ナフサは原油の精製時にガソリンや灯油、軽油などの石油製品と同時に生産する。ナフサからエチレンやプロピレン、ベンゼンなどの基礎化学品を造る。これらを合成して合成樹脂や合成繊維を生産する。国産ナフサは輸入した原油を国内で精製した際にできるナフサで、国内のナフサ使用量の約3割を占める。

4～6月期の国産ナフサ価格は、1キロリットルあたり6万7500円で決着した。22年4～6月期に過去最高値をつけてから3四半期連続で下落していた。国産ナフサの価格は輸入ナフサの平均価格と連動して、四半期ごとに決まる。貿易統計の公表まで時間差があるため、後決めが慣行となっている。

4～6月期の輸入ナフサ価格は、主にアジアで取引する2～4月のスポット価格が反映される。2月上旬には1トン690ドルほどだったスポット価格は、3月上旬には750ドル程度まで上昇した。

国産ナフサ価格は小幅に反発



石化製品の一大消費国である中国が、新型コロナウイルス感染拡大を封じ込めるゼロコロナ政策を転換。春節（旧正月）後の需要増加に対する期待感が相場を押し上げた。ただ、予想に反し需要は回復せず、3月中旬以降は600ドル台前半に下落。上昇基調は続かなかったことから小幅高にとどまった。



4～6月の中国の国内総生産（GDP）は、物価の変動を調整した実質で前年同期比6.3%増と市場予想の平均を下回った。不動産市場の低迷などで失速している。6月の製造業購買担当者景気指数（PMI）は49.0だった。3カ月連続で好調・不調の境目である50を下回った。

日本の化学メーカーは「中国景気は回復すると予想していた時期が何度も後ずれしており、石化需要の戻りも遅れている」と指摘する。

為替の円安・ドル高が1～3月期に比べ進んだことも、ナフサの輸入価格を押し上げる要因になった。主原料の原油相場はボックス圏だった。

合成樹脂の国内取引では、四半期に1度決まる国産ナフサ価格を計算式で反映させるフォーミュラ制（市況連動取引）の値決めが大口取引を中心に定着している。4～6月期の国産ナフサ価格が小幅高にとどまったことから「価格改定は実施しない」（合成樹脂メーカー）との声が聞かれた。

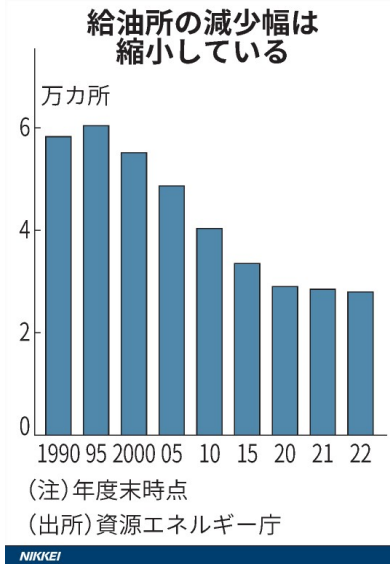
ただ、石油化学コンサルタントの柳本浩希氏は先行きについて「7～9月期の国産ナフサ価格は4～6月期比で5000円以上、下がる見通し」と指摘する。ナフサスポットの価格が6月下旬に500ドルを割り込むなど大幅に下落したためだ。

もともと国内の石化製品需要は低迷している。石油化学工業協会（東京・中央）によると、自動車部品などに使うポリプロピレン、家電製品や食品容器に使うポリスチレンなどの合成樹脂の1～6月の国内出荷量は前年同期比マイナスだった。原料安となれば、石化製品の需要家からの値下げ要求が強まる可能性もある。



廃止された給油所、新設の6倍 補助金終了で収益に影

資源エネルギー庁は28日、全国の給油所数が2022年度末時点で2万7963カ所と、前年度末比512カ所（2%）減ったと発表した。廃止された給油所は新設の6倍だった。燃費改善や脱炭素の進展によってガソリン需要が落ち込んでいるうえ、後継者不足が課題となっている。



地域別でみると、減り幅が最も大きいのは関東（169カ所）だった。東京郊外や千葉県などは車の利用者が多く、価格競争が激しい。小売価格の引き上げに踏み切りにくいため、採算の確保が難しいという。

全国石油協会（東京・千代田）の調査によると、販売単価から仕入れ単価を引いたレギュラーガソリンの粗利単価は、21年度が1リットル14.2円と前年度比1.2円減少した。16年度（9.6円）から続いていた上昇傾向が反落に転じた。

新型コロナウイルス禍で車を使った旅行が減ったことや、原油高のコストを小売価格に転嫁しきれなかったことが要因とみられる。ただ、給油所数の減少に与えた影響はそれほど大きくないと指摘する声もある。

伊藤リサーチ・アンド・アドバイザリーの伊藤敏憲氏は「粗利単価は減少したものの、16年度の水準と比べれば比較的高い」と指摘する。

資源エネルギー庁の調査によると、給油所数が域内に3カ所以下の「給油所過疎地」と呼ばれる自治体は、22年3月末時点で348市町村だった。給油所が一つもない自治体は青森県西目屋村など10町村ある。給油所の減少は地域住民の生活の質に影響する。自家用車や農業機械の給油に支障が出るほか、寒冷地の生活には給油所が配達する灯油が欠かせない。



都心部も無関係ではない。給油所は災害などの緊急時に重要な役割を果たす。全国石油商業組合連合会の矢島幹也副会長は「非常時用に発電設備を備えている給油所は多い。災害時にも給油を続けられる」と話す。

政府がガソリンの小売価格の急騰を抑えるため、石油元売りなどに支給している補助金が給油所数の減少に与えた影響は不透明だ。経済産業省の石油統計によると、22年度の国内向けガソリン販売量は前年度比0.6%増えた。価格の抑制効果もあったとみられるが、コロナからの外出需要の回復の影響も大きいとみられる。

補助金は9月末の終了に向けて、6月から段階的に縮小している。24日時点での全国平均のレギュラーガソリン店頭価格は、1リットル174.8円。補助金がなければ、185円程度だった可能性がある。

都内給油所の島崎淳店長は「価格が180円後半になれば、車を利用する消費者が給油を控える可能性は十分にある」と語った。

23年度の調査では補助金終了の影響が反映される。消費者の需要が減って販売数が落ち込めば、給油所は収益の確保が一段と難しくなる可能性がある。



7月の都区部物価3%上げ 伸び鈍化も上昇品目8割に

7月の東京都区部の消費者物価上昇率は2カ月ぶりに鈍化した。燃料価格の下落で電気・ガス代が低下したことが主因となった。食品や日用品は高い伸びが続き、品目数ではおよそ8割が上昇した。インフレの粘着性が高まっている。

総務省が28日発表した東京都区部の消費者物価指数（中旬速報値、2020年=100）は変動の大きい生鮮食品を除く総合が105.1と前年同月比で3.0%上昇した。

電気代や都市ガス代を含むエネルギーが11.9%下落し、低下幅は6月の6.9%から拡大した。原油などの燃料価格が下がり、電気代は16.7%、都市ガス代は9.1%それぞれマイナスだった。

物価の上昇圧力は続く。生鮮食品とエネルギーを除く総合は前年同月比で4.0%上昇と2カ月ぶりに伸びが拡大した。6月は3.8%上昇だった。第2次石油危機後の1982年4月の4.2%プラス以来41年3カ月ぶりの高さとなった。



生鮮食品を除く食料は6月から0.1ポイント高い9.0%上昇で、3カ月ぶりに伸びが拡大した。トイレットペーパーなどの家事用消耗品が同じく3.2ポイント高い12.7%上昇で、伸びが2カ月ぶりに拡大した。

各都道府県で政府の観光促進策「全国旅行支援」が7月以降、順次終了していることやインバウンド（訪日外国人）が増加していることで、宿泊料は前年同月比で15.1%プラスだった。

第一生命経済研究所の星野卓也氏が変動の大きい品目を除いた「刈り込み平均値」を算出したところ、7月は2.9%上昇と3カ月ぶりに伸び率が拡大した。

品目ベースで見ても、7月は生鮮食品を除く総合の522品目のうち8割ほどで上昇が続いた。輸入物価が下落して「コストプッシュ」型の物価上昇圧力が低下するなかでも、インフレの粘着性は高まっている。



価格トピックス

改質Ⅱ型、改質製造会社が拡販に動く

改質アスファルトⅡ型(以下、Ⅱ型)の7月下旬の相場は小幅軟化した。8月合材工場届け価格の中心は、トンあたり103,000～108,000円と6月下旬から2,000円軟化した。新規ストアスとの格差は、Ⅱ型の17,000円高と6月下旬から2,000円縮小した。千葉市周辺では7月入り後、大手道路舗装会社向けに、100,000円台半ばの成約が具現した。

コスモ石油の四日市製油所出しのストアスを調達した一部の大手ディーラーが、改質アスファルト製造会社(以下、改質製造会社)に対して唱えを引き下げ拡販に動いているようだ。日進化成など改質製造会社は、割安感の強いストアスを原資に、京浜や関西など一部の地域において改質Ⅱ型の唱えを引き下げ、販売量確保に動いている。昨年の一時期に比べ改質Ⅱ型の原料となるポリマーなど樹脂の価格が低い水準に推移していることも、改質製造企業が改質Ⅱ型の販価を引き下げる要因となっているようだ。

ストアス販売会社、運賃値上がりの価格転嫁続ける

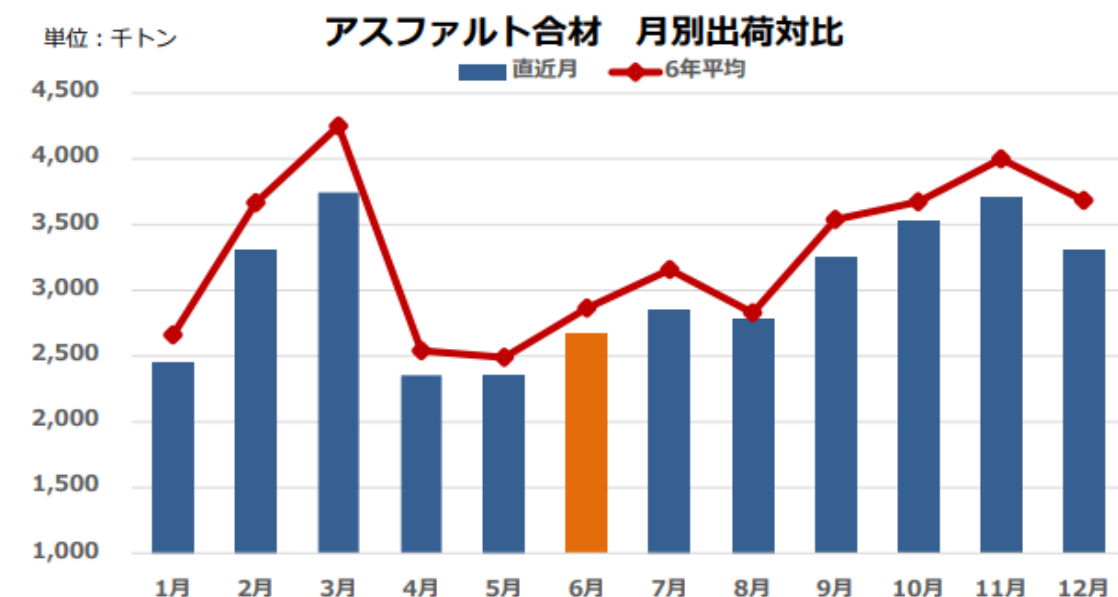
複数のストアス販売会社は、タンクローリーの運賃の値上げ要請を続けている。ストアス販売会社の多くは昨年4月以降、運送会社の要請に沿い運賃の値上げをほぼ全額受け入れる一方、販売価格への転嫁が遅れている。大手道路舗装NIPPOは今年に入り、トンあたり1,000円を受け入れたが、値上げ自体を受け入れていない道路会社も少なくないようだ。大手ディーラーは今年に入り、1月と4月にそれぞれ運賃の5%を値上げしたと伝えただけで「それでも運賃上昇分の半分も価格転嫁できていない。少なくとも2,000円は引き上げたい」としている。



アスファルト合材需要統計①

日本アスファルト合材協会が伝えた6月のアスファルト合材製造数量は、新規と再生が合計266万9,550トンと前年同月比8.0%、数量にして22万8,376トン減少した。過去6年平均を6.8%、10年前の2013年6月の水準を22.2%下回るなど落ち込みが顕著となった。官公庁が実施する舗装工事向けの需要低迷が著しく、関東をはじめ近畿や九州などすべての地域で前年同月の水準を下回った。

日本のアスファルト合材の製造数量は、1992年に年間約8,080万トン(月平均67万3,000トン)だったものが、2002年には同6,810万トン(同56万7,500トン)、2021年には同4,071万トン(同33万9,200トン)となるなど、年間製造数量はここ30年で約50%減少した。全国で高速道路や幹線道路の整備が一巡したことで、道路の新設工事が大幅に減少した影響が大きい。2000年以降は、舗装工事の中心が道路の補修、修繕工事に移行しており、需要が大きく減った。



出所:日本アスファルト合材協会の統計年報および速報値を基にリム情報開発が作成。