



ナフサ、原油高で半年ぶり高値 製品転嫁で需要下押しも

石油化学製品の基礎原料ナフサ（粗製ガソリン）が、アジア市場で半年ぶりの高値圏にある。原油高による精製コスト上昇を反映した。アジア価格の上昇は国産のナフサ価格を押し上げる。石化会社は製品への転嫁を見込むが、域内の石化消費は振るわず、需要をさらに冷やす可能性がある。

スポット（随時契約）市場の取引価格は 29 日時点で 1 トン 701 ドル前後。6 月下旬には 500 ドルを下回ったが、その後は右肩上がりに上昇。9 月 13 日には 3 月上旬以来の高値となる 719 ドルをつけた。その後も 710 ドル台を中心に推移する。

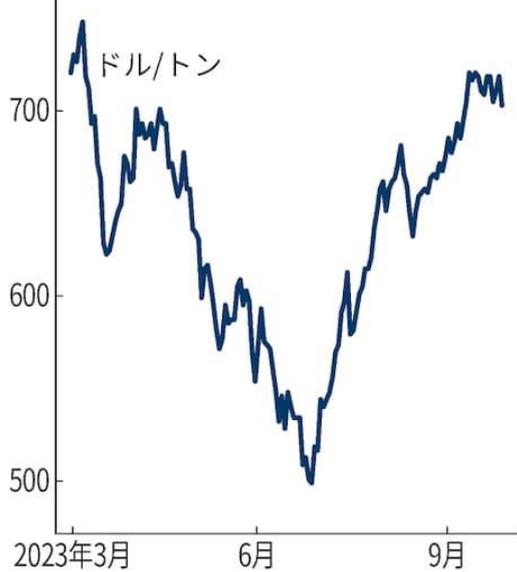
ナフサはガソリンや軽油と一緒に原油から精製する。石化会社はナフサをエチレンやプロピレンといった基礎化学品に分解して、さらにポリエチレンやポリプロピレンなどの合成樹脂（プラスチック）を作る。

基礎原料であるナフサの価格は、幅広い石化製品の価格指標となっている。

ナフサ価格の上昇は原油高が理由だ。指標となる北海ブレント先物相場は 1 バレル 90 ドル台と、1 カ月で 1 割強上昇した。サウジアラビアとロシアが 12 月まで自主減産を続けるとの方針を受けて、逼迫感が強まるとの見方が強まった。

ナフサは夏以降上昇基調

アジア市場のスポット価格



アジアのナフサ価格は、日本の石化会社が使う国産ナフサの価格に約 2 カ月遅れで反映される。

石化業界では、7～9 月期の国産ナフサは 5～6 月のアジアナフサ安を映し、前四半期比 1 割安くなるとの見方が多い。アジアナフサ価格の反発を受けて、10～12 月期の国産ナフサは 7～9 月期を大きく上回るとの声がある。

原油高がナフサの価格を押し上げているが、中国や日本では石化製品の需要が鈍い。

中国国家统计局が発表した 8 月の製造業購買担当者景気指数（PMI）は、好調・不調の境目である 50 を 5 カ月連続で割り込んだ。石化製品は日用品、家電など需要の裾野が広く、景気動向に需要が左右されやすい。

国家统计局によると、中国のプラスチック製品生産量は 22 年 4 月から 23 年 5 月まで前年割れの月が目立った。6 月以降は前年を 4～10% 上回るが、石化会社によると「家電など耐久消費財向けの需要が悪い状況が続いている」という。

日本国内の需要も低調が続く。石油化学工業協会（石化協、東京・中央）が29日発表した8月の合成樹脂の国内出荷量は、食品包装やラミネートなどに使う低密度ポリエチレンが前年同月に比べて4%減、ポリ袋などに使う高密度ポリエチレンは同6%減った。

自動車部品などに使うポリプロピレンは同2%増えたが、自動車生産の回復を受けて射出成型分野だけがプラスで、食品包材向けなどの用途はマイナスだった。

食品や日用品の相次ぐ値上げで、消費者の節約志向が強まっている。食品包装向けでは「パンや米は購入しても、デザートといった嗜好品は控えるという動きも出ているようだ」（石化会社）。

石化協の岩田圭一会長（住友化学社長）は29日の記者会見で「製造業が不振で、モノの需要が落ちている。需要回復はすぐには期待できないだろう」と指摘した。

需要が振るわない中、石化各社は国産ナフサ価格の上昇を見込んで秋からの合成樹脂値上げを相次ぎ表明している。需要家であるフィルムメーカーは「原料高と円安を受けて製品値上げを実施せざるを得ない」と話す。ただ、価格が上昇すれば一段と需要が冷え込む可能性もある。

日経新聞

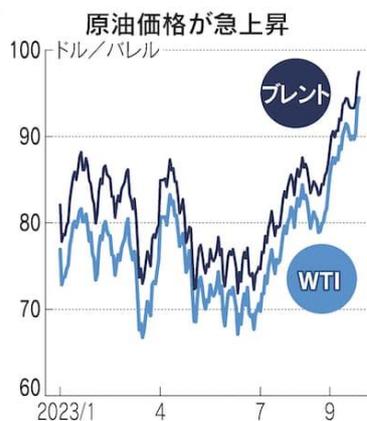


原油急騰、2つの「想定外」 世界インフレ再燃懸念

原油価格が1バレル100ドルの大台に迫ってきた。夏以降、市場予想に反して主要な産油国が減産の手を緩めなかった。景気回復の遅れが懸念されてきた中国でも需要が底堅い。2つの「想定外」によって原油需給の逼迫が強く意識された。世界的なインフレ再燃懸念につながっている。

米原油指標のWTI（ウェスト・テキサス・インターメディアート）先物は6月末に70ドル台に沈んでいたが、足元では95ドル近辺まで上昇。今の水準で9月を終えれば、新型コロナウイルスの感染拡大で市場が大混乱に陥った20年4～6月以来、四半期として約3年ぶりの上昇率となる。

2つの「想定外」が急騰を招いた。ひとつは産油国による市場想定を上回る生産調整だ。石油輸出国機構（OPEC）の盟主サウジアラビアは7月から世界需要の1%にあたる日量100万バレルの自主減産を始めた。世界第3の生産国ロシアも足並みをそろえ、8月から輸出削減を実施した。



減産延長を受けてじわり原油価格は上昇し、8月中旬までには80ドル台が定着した。国際通貨基金（IMF）の推計ではサウジの財政が均衡する原油価格は80ドル近辺で、市場では「10月以降は減産幅を削減するだろう」と見る向きもあった。

しかしサウジとロシアは9月上旬、減産や輸出削減を年末まで続けると決めた。「原油価格が下落すればすぐさま生産調整で応じるというサウジの強固な姿勢が市場に浸透してきた」（エネルギー・金属鉱物資源機構=JOGMECの野神隆之首席エコノミスト）

もうひとつの想定外は中国需要の強さだ。最新の国際エネルギー機関（IEA）の需要見通しでは、23年の中国の原油需要は日量1629万バレルだった。1月時点の1589万バレルから3%上方修正した。世界需要の増加分の7割超を中国が占める計算となる。

実際、景気懸念がくすぶるなかでも、原油需要は強い。9月上旬に中国税関総署が発表した8月の原油輸入量は7月から21%増加。原油をガソリンなど石油製品に加工する精製でも、9月中旬に発表された8月の精製処理量は日量208.7万トンと過去最大となった。



世界の原油需給は今年後半に入ってから一気に引き締まっている。IEAによると、7～9月の世界の原油需要は日量1億260万バレル。一方、供給は1億130万バレルにとどまり、22年1～3月以来の供給不足になる。

需給の逼迫を受けて、市場では価格見通しを引き上げる動きも出てきた。米ゴールドマン・サックスは9月中旬、今後12カ月のブレントの見通しを従来の93ドルから100ドルに変更した。

投機マネーも原油高に拍車をかける。米商品先物取引委員会（CFTC）によると、投機筋のWTI先物の買越額は、19日時点では約32.8万枚（1枚=1000バレル）と1年4カ月ぶりの大きさになった。空売りを仕掛けてきた投機筋が買い戻しに動いた。

原油高はインフレ再燃につながる。米連邦準備理事会（FRB）のパウエル議長は9月下旬、「エネルギー価格は消費者の支出や景況感に影響を与える可能性がある」と指摘し、動向を注視していく考えを示した。

米エネルギー情報局（EIA）によると、米国のレギュラーガソリン小売価格は足元で1ガロン3.8ドル台前半。前年同期と比べ3%上昇し、23年初めから2割高い。ガソリン高によって消費者はインフレ圧力を実感しやすくなる。

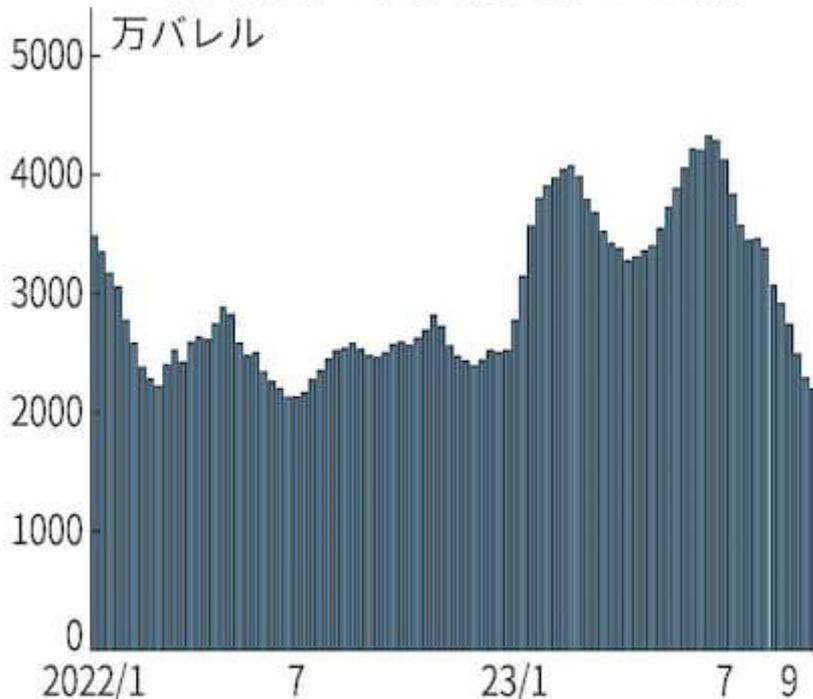
利上げ停止を模索する欧州中央銀行（ECB）も難しい判断を迫られる。原油高によって域内経済がスタグフレーション（景気後退とインフレの同時進行）に陥るリスクは高まった。



米国内の原油在庫とは 需給反映、価格動向を左右

▼**米国内の原油在庫** 米エネルギー情報局（EIA）が毎週発表する石油在庫統計に掲載される米国内の原油在庫量のこと。在庫の増減は原油需給を反映し、一般的に在庫の増加が売り材料、減少が買い材料とされる。国際エネルギー機関（IEA）や石油輸出国機構（OPEC）も毎月統計を公表しているが、毎週公表される EIA の統計は比較的タイムリーに需給を反映しているとして材料視されやすい。

8月以降、米原油在庫は急減



(注) 対象はクッシング

(出所) EIA

なかでも米南部のオクラホマ州クッシングにある原油在庫は注目度が高い。米国の原油指標となる WTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）の受け渡し拠点となっており、WTI の価格動向に影響を与えやすいとされる。

新型コロナウイルス禍の 2020 年 4 月には、需要減に伴う在庫の急増でクッシングの貯蔵余力が限界に近づいた。WTI は持ち高を抱えたまま決済日を迎えると原油そのものを受け取る必要がある。保管先を確保できないファンドなどが先物を投げ売りし、WTI 先物が初めてマイナス価格をつける異常事態も起きた。

日経新聞



2023年 10月2日 担当 虻川

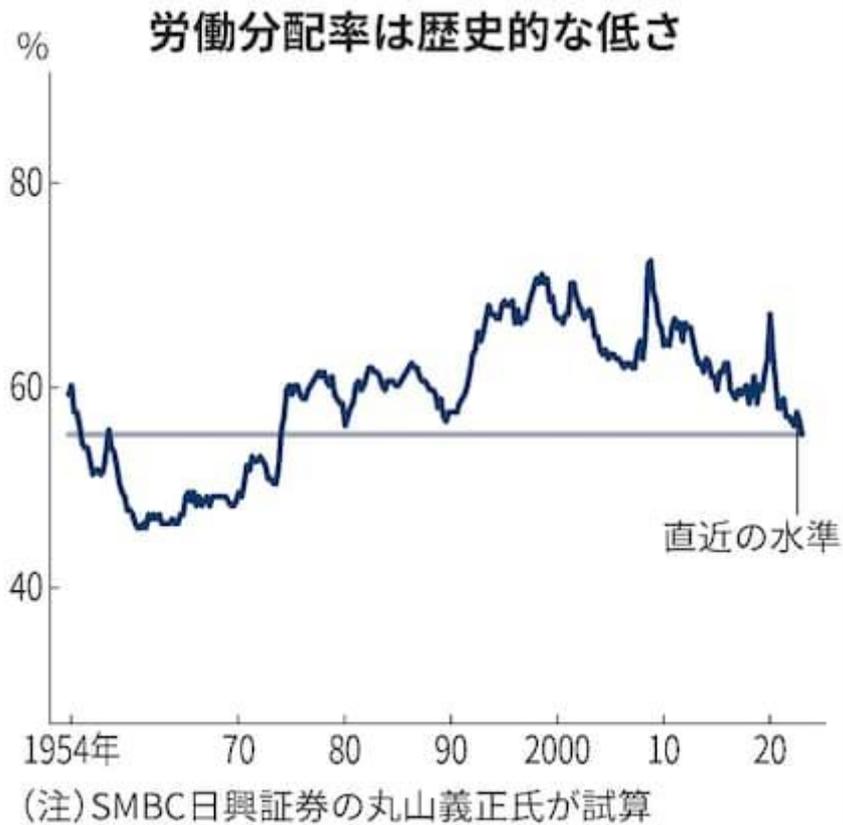
日本企業、たまる賃上げ力 労働分配率は49年ぶり低水準

日本企業が賃上げを続ける力を蓄えつつある。新型コロナウイルス禍からの回復や値上がりした原材料の価格転嫁で収益力が上がり、賃金の伸びを上回る利益を計上しているためだ。民間試算によると、働く人への分配を示す指標は1974年以来の水準に下がっている。来年以降の賃上げにつながれば、デフレ脱却に近づく。

企業がどれだけ賃金を払っているかを測る指標の1つに「労働分配率」がある。経常利益や減価償却費、人件費、支払利息の合計額を分母におき、人件費を分子にして計算する。企業全体の人件費負担の動きを見ることができる。

財務省がまとめた法人企業統計（四半期別）をもとにSMBC日興証券の丸山義正氏が試算したところ、23年4～6月期は季節要因をならすと54.9%となり、2四半期続けて下がった。水準としては1974年1～3月期（51.9%）以来の低さとなった。

従業員への還元が滞っているかのように見えるのは、日本企業の収益が急拡大しているためだ。法人企業統計によると、4～6月期の経常利益は前年同期比11.6%増の31兆6000億円となり、過去最高を更新している。



円安に伴い原材料費は上昇したが、グローバル企業は輸出の採算が改善している。欧米と比べて遅れた国内での価格転嫁が進むと、収益をあげやすくなる。海外での投資収益も円換算額にすると大きくなるため、企業収益の底上げ要因となる。

働く人の受け取りにあたる人件費は4～6月期に前年同期比2.7%増の44兆円だった。このうち従業員給与は同3.0%増だ。30年ぶりの高さとなった春季労使交渉の結果を受けて賃金は伸びたが、利益の伸びが大きく上回る。

SMBC日興証券の丸山氏は「4～6月期の分配率の水準を踏まえると、相当の賃上げ余力が存在するように見える」と指摘する。

2000年代にはデフレが続いた日本でも、足元の消費者物価上昇率は2%を超えている。原材料や人件費の上昇を受け、企業が製品やサービスの値上げに動いている形だ。一方で賃金は正社員の場合は頻繁に改定されるわけではなく、伸びは遅れやすい。

労働分配率の動きと水準は経済の状況を映す。戦後の高度成長期は40%台から50%台前半だった。賃金も大きく伸びていたが、収益を伸ばす企業は多額の利益を投資にも振り向けていた。

今の水準に近い1970年代半ばは第1次石油危機が発生し急激なインフレが起きていた。賃金改善を求めて労働争議も活発となり、分配率は50%台後半～60%台に上昇した。

分配率が上昇する局面では企業は賃上げの余力を失っていく。足元は利益が拡大するなかで分配率が下がり、将来を見据えれば賃上げを伴うインフレに移る好機とも言える。

好循環の起点になるかどうかは企業行動が大きなポイントとなる。労働分配率は2000年代以降、中期的には低下傾向にあった。デフレ経済では企業が将来の収益拡大に自信を持たず、働く人も雇用確保のための低賃金を受け入れざるを得ない。

経団連は2000年代、労働分配率については「高低を一律に論じることには意味がない」と主張し、賃上げとは切り離して考えるべきだとの立場をとった。背景には国際競争の厳しさや雇用の過剰感があった。

経済界も近年は賃金上昇の重要性を認識している。経団連の十倉雅和会長は9月22日の記者会見で「物価高に負けない賃金引き上げを構造的・持続的に実現することが重要だ」と述べた。

ソニーフィナンシャルグループの宮嶋貴之氏は「海外経済の不確実性も高まる中で、日本経済の回復持続に向けた鍵を握るのはやはり賃金だ」と指摘する。冬の一時金や 24 年の春季労使交渉で人件費を積み増す動きが明確になれば、個人消費の活性化と本格的なデフレ脱却を見込むことができる。

日経新聞



2023年 10月2日 担当 虻川

物流 2024 年問題の解き方 仕組み見つめ直す好機に

トラック運転手の時間外労働が年 960 時間までに制限され、物流の停滞が懸念される「2024 年問題」。猶予期間を経て、労働基準法改正の規制対象となる 24 年 4 月まで半年になった。対策はどこまで進んでいるのか。当事者の物流会社、荷主、有識者に聞いた。



企業の垣根越え連携 西濃運輸社長 小寺康久氏

2024 年問題は運転手の時間外労働の上限が年 960 時間となることに注目が集まるが、1 日の拘束時間改正のインパクトがより大きい。1 時間短縮で「最大 15 時間、14 時間超は週 2 回までが目安」となり、中小の貸し切り便の会社に大きな影響が考えられる。

高速道路で 1 時間 80 キロを走ると単純計算ではその距離だけ運べなくなる。各地に拠点がない会社は運転手を代えるわけにもいかない。他社の貸し切り便を利用する荷主から「運べなくなるリスク」について相談もくるようになった。

解決のため企業の垣根を越えて連携していきたい。セイノーホールディングスでは「オープン・パブリック・プラットフォーム（O.P.P.）」という概念で、広く物流の仕組みを開放して業界横断で効率化する取り組みを進めている。その一つが 10 月 1 日に大阪に開設した中継専門店だ。

大阪以東の荷物を九州に運ぶ際、この店に荷物を集めて鉄道コンテナなどに詰め替え九州に送る。

同業他社の持ち込みも可能とし、東日本―九州間などを自力では運べなくなる場合に活用してもらおう。輸送手段を転換するモーダルシフトは今後も拡大していく。

デジタルで荷主と運送会社をつなぐグループの「ハコベル」（東京・中央）も O.P.P.の発想に基づく。当社も以前は自社で運送を完結させる自前主義にこだわったが、積載効率が上がれば環境負荷低減にもつながる。長距離の「幹線」は当社が担い、集荷や配達などは他社に任せるなどの分担も広げていきたい。

ドライバーは以前は「長く働いてでも稼ぎたい」という人が多かったが、プライベートを大切にする人も増えた。魅力ある職場づくりのため労働時間短縮にはメリットもある。しかし規制強化に伴い、人材確保への業界のコスト増は必至だ。国には補助金などを含め、対応を検討してほしい。

荷主側も荷物が届けられないリスクが目前に迫ってきている。集荷先や配達先で荷物の積み下ろしまで運転手が待機する「荷待ち」の時間を減らしていく努力も必要だろう。

◇ ◇ ◇

技術革新、消費者にも恩恵 佐川急便社長 本村正秀氏

労働人口はどんどん減り、賃上げしなければ物流インフラを維持できなくなる。物流業界の年収は国内平均より 10%ぐらい低いのではないか。残業規制で労働時間が減れば一層稼げなくなり、退職者が増える。物価上昇に合わせて賃上げできるように、顧客との価格交渉を通じて適正な運賃を得ることが重要だ。

当社のような大手は労働者不足に何とか対応できそうだが、業界の大半を占める中小企業が運転手を確保できるか懸念している。輸送時の待機時間を減らすなど対策を講じなければ、物が届かなくなる。運転車両と荷台を切り離せる「スワップボディー車」などを活用し、荷物を中継輸送しやすくするといった取り組みが欠かせない。

日本は物流の効率化で遅れている。先日台湾の宅配会社を訪れたら、仕分け作業を自動化していた。人件費の高い米国でもトラックへの積み込み作業の省人化に向けて研究が進んでいる。配達をロボットに任せるのは難しいが、手書きの送り状を人工知能（AI）にデータ化させてトラックから荷物を取り出しやすくするなど工夫できる。

20年に大規模な物流施設「Xフロンティア」を東京都内に開設した。従来は10カ所ほどに分散していた配送拠点を集約したことでトラックの積載率が高まり、1日に必要な大型トラックを200台も減らせた。従業員も半数ぐらいに抑えられている。

ただ、国内全体の積載率は依然として4割程度にとどまっている。業界の多重下請け構造を変えるのは簡単ではないが、元請けの大手企業が下請けの積載率を上げられるようなソリューションを提案するなど付加価値を生み出していく必要がある。

不在に伴う再配達も減らしていくべきだ。対話アプリ「LINE」に登録してもらうことで荷物が届く時間を事前に知らせるサービスがある。これを導入したところ、年間1400万個ペースで再配達を削減できた。想像以上の効果だ。宅配ボックスを家庭に配っている自治体もあり、消費者にはこうした仕組みを有効に使ってもらいたい。



生産者交えた効率化重視 全国農業協同組合連合会常務理事 神林幸宏氏

数年前から危機感を持ち、対応策を話し合ってきた。現在、大分県で産地から集めた青果を積み合わせる「ストックポイント」という拠点を設けている。同県内の産品をまとめて大消費地に運べ、効率的な輸送を実現できた。鮮度の維持でも成果があり、低温で管理することで、品質も保てた。例えば夏場に出回るゴーヤーは常温で置いておくと傷むことがあるが、低温で管理すると傷まない。九州ではさらに県を越えて集積する取り組みを進めている。

大型トラックによる青果のパレット輸送が普及すれば、運転手の積み下ろし作業が軽減でき、待機時間も少なくなる。パレットの大きさを標準化すれば、さらに効率は上がる。

さらにパレットの大きさに合わせた段ボールの大きさの標準化にも取り組もうとしている。現在、レタスやニンジン、ネギなど8品目それぞれで規格を設けてパレットに積みやすくできるよう、各県のJAと協議している。ただ、キャベツ一つ取っても産地によって標準的な大きさは違う。産地の事情を踏まえながら規格化を進めていきたい。

また、このほど青果卸売会社と連携し、同社の東京都内の倉庫をストックポイントとして各県の農産物の効率的な配送を始めた。

青果は同じ作物でも出荷の時期や豊凶、天候の影響などがあり、物量を予測しにくい。一方で、家庭用以外のレストランや加工食品向けの需要は着実に伸びており、青果の安定供給はさらに重要

になる。将来的には温度・湿度管理を徹底した貯蔵保管・物流の実現や、冷凍保管のできる工場
の整備も検討したい。

中食や外食の伸長など、ライフスタイルの変化で野菜や果物の選び方、食べ方は変わる。この 10
年でダイコンやイモの生産量は少しずつ減り、キャベツやブロッコリーが増えた。JA 全農は、生産者が
付加価値の高い青果を作れる道筋を見極めていく。同時に生産者の負担を減らすことも重要だ。

物流 2024 年問題をきっかけに、すべての関係者にサプライチェーン全体のコスト構造を理解しても
らうことにつなげたい。

◇ ◇ ◇

物流戦略に目配りを 敬愛大教授 根本敏則氏

国土交通省、農林水産省、経済産業省が設けた有識者会議「持続可能な物流の実現に向けた
検討会」の座長として、荷主、物流事業者、小売りなど業界団体の意見も聞いて 8 月に最終報告
を出した。検討会の議論も踏まえて政府は「物流革新に向けた政策パッケージ」を閣議決定し、来
年の通常国会に規制色の強い法案を提出する見通しだ。

最終報告で強調したいポイントは 3 点ある。第一に一定規模以上の荷主と物流事業者は物流の
生産性を高める中長期計画の作成と定期報告を義務付け、取り組みが不十分な場合は法的措
置の検討を進めるとしたこと。荷主の協力がなければ物流の効率化は進まない。

第二に元請け事業者に対し下請け事業者をリスト化した「運送体制台帳」の作成を求めたこと。多
重下請け構造の中で運送契約の中身を知らない実運送者は着荷主から契約に規定されていない荷

降ろし作業を求められても断れない。法令違反があった場合、台帳を見れば責任の所在がはっきりする。元請けの責任で下請けをしっかり把握すべきだ。

第三は荷主企業が役員クラスの物流統括責任者 CLO（チーフロジスティクスオフィサー）を任命すること。生産部門や営業部門は価値を生み出すが、実際に原材料や製品が届かなければ元も子もない。全社的な意思決定の場に物流をちゃんと位置付けてほしい。

高度なサービスを求める消費者を気にして発荷主も着荷主も朝一番での配達や欠品回避に必要以上に神経を使うため、物流事業者は積載率の低下や人手不足に直面してきた。朝一番なら運賃を上げるとか、物流サービスの質に応じて値段が変わるメニュープライシングも一つの切り札だ。消費者の意識が変われば、物流も変わる可能性はある。

2024 年問題を契機にドライバーの待遇を劇的に改善しないと、この危機は乗り切れない。労働時間は全産業平均に比べて 2 割長く所得は 1 割低い。そのうえ荷待ちや荷役の時間が多い。欧米のように大きなトラックでどーんと運んで荷役もなくすなど、若い人が魅力を感じ夢を持てる職業に変えていく必要がある。

（聞き手は宮内禎一）

◇ ◇ ◇

〈アンカー〉DX などの果実運転手にも還元

トラック運転手の労働時間規制が強化される 2024 年 4 月は対策のゴールでなくスタートである。

19 年に 87 万人だった運転手数は 21 年には 84 万人。50 代以上が約 45%と高齢化し、人

材不足に拍車がかかる。労働環境を改善して人材を確保しないと「モノが運べない、届かない」時代が確実に来る。政府も業界も 30 年に向けて中長期計画を作り対応を急がねばならない。

1990 年の「物流二法」でトラック事業者の参入が増えて価格競争が激化し、荷主の立場が強まった。物流事業者が生産性を上げて運賃を下げる方向に働いてきた。

24 年問題を荷役や荷待ちの改善、デジタルトランスフォーメーション（DX）化、意識改革など生産性向上の引き金にするとともに、その果実を運転手にも還元して魅力ある職業に変えるチャンスにすべきだ。

日経新聞