



NY 原油、4 カ月ぶり安値 米国で需要減少の観測

米ニューヨーク市場で 16 日、WTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）先物は前日比約 5%安の 1 バレル 72.9 ドルで取引を終え、約 4 カ月ぶりの低水準となった。米国などで景気が減速して原油需要が弱含むとの見方が強まった。26 日には石油輸出国機構（OPEC）とロシアなどで構成する「OPEC プラス」の会合が予定され、減産を巡る判断に注目が集まりそうだ。

WTI は 9 月末、産油国の減産継続などを受けて 90 ドル台まで上昇した。ただ、10 月以降の相場は、利上げによる米国の景気減速懸念が強まったことを受け、下落基調に転じた。

16 日発表の 10 月の米小売売上高は 7 カ月ぶりに前月比で低下したほか、新規失業保険申請件数は前週比で増えた。経済指標が悪化する一方、15 日公表の米国の週間石油在庫統計は前週比で増加し、需給が緩むとみて原油が売られやすくなった。

原油相場が軟調なことを受け、OPEC プラスの生産量を巡る判断が焦点だ。ロシアはウクライナ紛争の戦費調達のために高い水準の原油相場を求めている。加えて、OPEC の盟主サウジアラビアも未来都市 NEOM の建設といった大規模な公共投資を進めており、財源が必要となる。

消費国で構成する国際エネルギー機関（IEA）は 14 日、23 年の石油供給見通しを上方修正した。米国などが増産するため、世界的に供給が需要を上回る状態が続くとみている。



2023年 11月 17日 担当 虻川

鉄鋼「納期 7 日に延長を」 高齢化も深刻、物流変革迫る

トラック運転手が不足する「2024 年問題」は産業資材の物流現場にも変革を迫る。メーカーは納入期間の柔軟化など運転手の負担軽減に動く。膨らむコストを誰が担うのか。課題は山積している。

「リードタイムを 7 日まで延ばしてほしい」。日本製鉄はビルの建設などに使う H 形鋼について、納入先の建材加工会社と納期の見直しに関する交渉を始めた。これまでは受注から納品まで最短で 2.5 日程度だった。日鉄は同様の交渉を鋼材全般に広げている。

鉄鋼メーカーが短納期に応じていたのは、加工会社の意向に配慮していたためだ。加工会社は必要最小限の H 形鋼をその都度仕入れれば、余分な在庫をストックせずに済む。メーカーはこまめに製品を運ばなければならず、しわ寄せは運送会社に及んでいた。

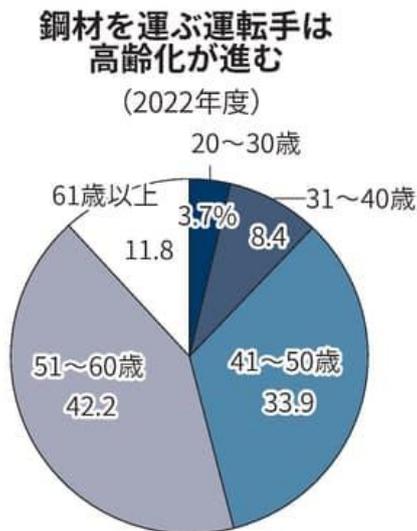
納期が延びれば、運送会社はこれまでより運転手の余裕に応じて配車するなど運送スケジュールを効率化しやすくなる。

日本鉄鋼連盟（東京・中央）の担当者らは 7 月下旬から自動車や電機、建設機械など業界団体の訪問を始めた。納入時間の柔軟化など、物流の効率化に向けた協力を求めている。年末までに 30 超の団体を回る予定だ。

工場などに納める鋼材は、納入時間が分単位で決まっているケースが多い。運転手は納品に遅れないよう、あらかじめ工場付近で待機していた。こうした待ち時間が運転手の拘束時間を長くしていた。

「午前中」など納入時間に幅を持たせれば、待ち時間を減らせる。買い手が1回の注文量を増やせば効率も高まる。「必要な鋼材が届かなくなるという危機感は共有できた。各業界から前向きに対処するとの返答が得られた」（鉄連の担当者）という。

運送体制の見直しに向け、インフラを整える動きもある。東京製鉄は鋼材の一時保管ができる中継拠点を全国で増やしている。現在の拠点は38カ所。22年以降で14カ所新設した。



(出所)東京都トラック協会

運転手の日常的な時間外労働を考慮すると、日帰りの陸上輸送では300キロメートルが限界とされる。全国に4つある製鉄所から中継地点を経由すれば、運転手1人あたりの超過労働時間を抑えられる。

日本製鉄も需要家や商社と連携し、製鉄所の出荷から納入に至るまでの配送状況や運転手の配置などを一元管理できる基盤を 24 年春までに導入する。物流の非効率を即座に把握し対処できる体制を整える。

他の素材でも対応は広がる。レンゴーは電子タグを使った段ボール管理を始めた。複数のタグを数メートル先から一度に読み取れ、納品先での商品確認が短時間で済む。作業終了を待つ運転手の拘束時間が減る。25 年度中に全工場で採り入れる。

物流効率化やトラック運転手の負担軽減策	
日本製鉄（鋼材）	需要家に発注から納品までのリードタイムの長期化を要請（H形鋼：2.5日→7日）
東京製鉄（鋼材）	鋼材の一時保管などに活用する物流の中継拠点を拡充（22年以降、1.6倍の38カ所に）
レンゴー（段ボール）	電子タグを使って納品時の商品管理

産業資材の業界で物流の見直しが進むのは、運転手の高齢化も大きい。鋼材を運ぶ運転手も例外ではない。東京都トラック協会（東京・新宿）が 22 年度に実施したアンケートによると、鋼材輸送を手がける運転手の平均年齢は 50.9 歳。19 年度の前回調査（48.6 歳）から上昇した。鋼材を運ぶトレーラーの運転には特殊免許が要る。荷台の鋼材を風雨から守るために重いシートで覆うなど体力仕事も多い。

全日本トラック協会（同）の三村文雄・鉄鋼部会長は「若い運転手は鉄鋼など重くてかさばる産業資材を運ぶ業務を避ける傾向にある」と話す。比較的賃上げが進んでいる宅配便の配送に人材が流れているという。若い世代にとって魅力ある環境づくりを含め、持続可能な物流へ転換は待たなした。



2023年 11月17日 担当 虻川

花王、道路舗装改質材の「地捨地消」へ 静岡・磐田で実証

花王は自治体や企業と組み、地域内の廃プラスチックをアスファルト改質剤に加工し域内の道路舗装に使う「地捨地消」の仕組みづくりに乗り出す。第1弾として静岡県磐田市や同市で生産する企業と実証実験する。アスファルト改質剤は舗装の耐久性を高め、重量が増す電気自動車（EV）にも対応した道路の整備・保全や脱炭素に役立つ。

実証へ14日に磐田市と協定を結んだ。プラスチックフィルム包装資材製造の須田産業（浜松市）が磐田市内の工場を出す廃プラのうち、ペットボトルなどで知られるポリエチレンテレフタレート（PET）を原料に花王がアスファルト改質剤を製造、舗装材料と混合する。2024年2月までにJR磐田駅近くの市道の約500平方メートルに施工する。

粉砕した廃PETに特殊な脂肪酸や添加剤などを加えて化学反応させることで、アスファルト改質剤「ニュートラック5000」へと加工する。舗装材料に対し同改質剤を1%配合するだけで耐久性は従来の舗装の約5倍に高まるという。

施工法も変える必要がなく、工事を請け負う企業に余分な負担はかからない。導入費用は3割ほど高いが、舗装の損耗によるわだちができにくく長持ちするため、道路保全も含む全体のコストは低減できる。補修工事に伴う二酸化炭素（CO2）排出も減る。



廃 PET を原料に使ったアスファルト改質剤「ニュートラック」



ニュートラックの原料となる粉砕廃 PET

特徴的なのが、本来捨てられるはずの廃 PET を地域内の道路舗装向けに消費することで、地域外にゴミを出さない点。実証に協力する須田産業の場合、フィルム包装資材で生じる廃 PET は焼却処分に出していたのを、改質剤へと再生・利用できるようになる。花王は自治体や企業に SDGs（持続可能な開発目標）実現につながるとして売り込む。

花王がアスファルト改質剤の公道での実証を探る中で磐田市と接点ができ、21 年 3 月に同市が全国の自治体で初めて道路改修に採用した。当時は全国から回収した廃 PET を原料に改質剤を製造した。同社は今回組み立てた地域内で原料調達し道路に施工する地捨地消の「磐田モデル」を、実証結果を踏まえつつ他の自治体へも展開する方針だ。



内航貨物船輸送量、4 半期ぶりプラス 23 年 4～9 月 0.4%

増

日本内航海運組合総連合会（東京・千代田）がまとめた 2023 年度上期（23 年 4～9 月）の内航貨物船輸送量は、前年同期比 0.4%増の 9797 万 8000 トンだった。半期ベースのプラスは 4 期ぶり。国内生産が回復傾向にある自動車が増と輸送量全体の伸びをけん引した。石炭やコークスなどの燃料も、火力発電所のトラブルなどで減少した前年の反動から 13%増えた。



自動車や燃料以外の産業資材の荷動きは低調だ。鉄鋼は 8%減、セメントは 6%減、鉄鋼やセメントに使われる石灰石などの原料も 6%減。紙・パルプも 4%減った。雑貨も 6%減だった。内航総連によると「記録的猛暑により飲料などは堅調に推移したが、製品価格の度重なる上昇から消費の落ち込みがみられる」という。

9月の貨物船の輸送量は前年同月比11%増の1801万8000トンと、2カ月ぶりに前年を上回った。大型台風の影響で8月に欠航した分の輸送が上乘せされた。台風の影響で輸送が低水準だった22年9月の反動もあり、増加幅は大きくなったという。燃料が26%増、自動車が増、紙・パルプが16%増だった。

日経新聞



ウメモト インフォメーション



2023年 11月17日 担当 虻川

フェノール国内大口価格、11月0.5%安 4カ月ぶり下落

合成樹脂などの原料となる基礎化学品フェノールの国内大口価格が下落した。三井化学などが決める11月分の国内価格は、1キログラムあたり366.5円と前月に比べ1.8円（0.5%）安い。前月を下回るのは4カ月ぶり。原料となるベンゼンのアジア価格の下落を反映した。

日経新聞