



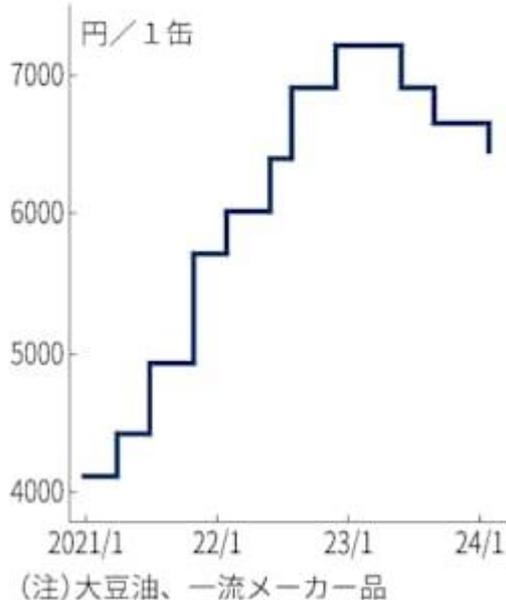
外食店向け食用油 3%値下がり 飲み会減り需要鈍る

外食店や総菜店が使う業務用の食用油が5カ月ぶりに値下がりました。背景にあるのが需要の鈍さだ。新型コロナウイルス禍以降に飲み会が縮小傾向にある。過去に値上がりが続き、外食店が使用を節約する動きも浸透した。

食用油はマーガリンやマヨネーズの製造に使う加工用、天ぷら料理店や居酒屋で使う業務用、スーパーで販売する家庭用に分かれる。業務用は食用油市場全体の約3割を占める。

業務用の大豆油・菜種油の卸価格は2月下旬時点で1缶（16.5キログラム）6450円前後。昨年末と比べ200円（3%）程度安くなった。値下がりとは23年9月以来となる。

業務用食用油の卸値は再び下落



加工用は四半期ごとに価格交渉するのに対し、業務用は随時値決めする。大豆や菜種など原料価格の動向や、国内需給を反映して相場が動く例が多い。

需要は低調だ。「年末まで荷動きはそこそこ良かったが、年明け以降鈍っている」（都内の油脂問屋）との声が多い。

日本フードサービス協会（東京・港）によると、1月の外食売上高（全店ベース）は前年同月比9.6%増となり、コロナ禍前の19年比でも13.5%増えた。

新型コロナウイルスの感染症法上の「5類」移行後で初の年末年始を迎えた。インバウンド（訪日外国人）も回復し、外食消費そのものは好調だった。

外食売り上げと油の荷動きの乖離（かいり）の一因には「飲酒文化の変化がある」（製油会社）との見方がある。

食用油を使う揚げ物などのメニューが相対的に多いとされる居酒屋は、売り上げの戻りが途上だ。コロナ禍以降、働き方改革とも相まって、新年会などの大規模な宴会や2次会を見直す企業が増えたためだ。

外食店で油を節約する動きも広がった。21年以降の食用油の値上がりを受けて、大手外食チェーンなどの多くがメニューから揚げ物を減らしたり、フライヤーの油の交換頻度を下げたりするなどの節約に取り組む。

食用油は値下がりになったものの「他の食材や人件費などの上昇もあり、節約をやめて油を多く使うという動きになりにくい」（別の油脂問屋）。

低調な荷動きが続く中、在庫圧縮や販売数量の確保を意識したメーカーが需要家の値下げ要求に対応したとみられる。

卸価格の下げが続くかは見通しにくい。原料の大豆や菜種は値下がりする一方、食用油の副産物である大豆ミールの国際相場も大幅に下落した。製油会社はミールと食用油の両方の採算を勘案

して販売価格を設定する。「ミールの販売価格が下がる分、食用油のコスト高として跳ね返る」と話す。

地政学リスクの高まりや異常気象で海上物流網は混乱が続く。円安・ドル高の進行も重なり、原料の輸入コストは下がりにくくなっている。

4月からトラック運転手の時間外労働が制限される「2024年問題」を控えて、運賃や荷役などの付帯作業にかかる費用は増加が見込まれている。国内の物流コストも上昇が避けられない。

食用油は高騰一服後もなお21年以前までと比べて高値が続くものの、メーカー側はさらなる値下げ要求に対して慎重な姿勢を強めそうだ。

日経新聞



2024年 2月 28日 担当 虻川

出光、北米でアンモニア製造 三菱商事・スイス社と

出光興産は 27 日、米ルイジアナ州で三菱商事とスイスのメタノール大手、プロマンが検討中のアンモニア製造事業に参加すると発表した。二酸化炭素（CO₂）を回収・貯留する CCS で「ブルーアンモニア」を年約 120 万トンつくり、主に日本に輸出する。

3 社はルイジアナ州のレイクチャールズで、2030 年度までに年間で約 120 万トンのアンモニアを生産する。三菱重工業などの最新鋭低炭素化技術を生かし、一般的なアンモニアより製造時の CO₂ 排出が少ないものをつくる。

生産したアンモニアは日本を中心に輸出し、発電所など燃料用として使う。輸送時の受け入れ拠点として愛媛県にある三菱商事の液化石油ガス（LPG）ターミナルや山口県にある出光の既設インフラを活用する計画だ。

アンモニアは燃焼時に CO₂ を出さず、既存の輸送手段や貯蔵設備を使えることなどから次世代エネルギーとして期待されている。三菱商事は 23 年 9 月にプロマンと、低炭素排出のアンモニア工場を建設する覚書（MOU）を結んでいた。



2024年 2月 28日 担当 虻川

高速道トラック、4月から最高速度 90 キロ 2024 年問題で

政府は 27 日、総重量 8 トン以上の中大型トラックについて、高速道路上での最高速度を、現行の時速 80 キロから 90 キロに緩和する改正道交法施行令を閣議決定した。4 月から施行される。

トラック運転手の残業規制が同月から強化されることに伴い、物流業界で人手不足が深刻化する「2024 年問題」に対応するため、輸送効率の向上が期待できる。

国内で初めて高速道路が開通した 1963 年以降、大型トラックの速度規制の変更は初めて。物流業界からの要望があり、警察庁は 23 年 7 月に有識者検討会を設置し、速度上限の緩和を議論してきた。

交通安全の確保が課題だったが、検討会は同 12 月、トラックが既に最高速度を 90 キロに抑える速度抑制装置の装着を義務付けられており、高速道路での人身事故も減っていることなどから「交通の安全に大きな影響をもたらすとは考えられない」と結論付けていた。

90 キロ超への引き上げやトレーラーの最高速度（80 キロ）の緩和は、車体の安全性能が担保されていないことなどから見送られた。

政府は 23 年 6 月、24 年問題に対応するための政策パッケージをまとめ、高速道路でのトラックの最高速度見直しも含まれていた。トラック運転手は人手不足の慢性化などで、輸送力が 30 年度

には19年度比で34%低下するとの試算もある。政府は再配達率の半減や、船舶や鉄道による輸送量の増加も目指す。

日経新聞



2024年 2月 28日 担当 虻川

塩ビ輸出価格、2 カ月連続上昇 3 月積みインド・中国向け

配水管などの材料となる塩化ビニール樹脂の輸出価格が2 カ月連続で上昇した。国内大手メーカーの3 月積み価格は、インド向けが1 トン 850～870 ドルと、中心値で前月に比べ10 ドル（1%）高い。中国向けは同 785～805 ドルと、同 20 ドル（3%）上がった。

国内メーカーが値決めの参考にする台湾塩ビ大手の輸出価格は、インド向けが1 トン 820 ドル程度、中国向けは795 ドル程度。前月に比べそれぞれ30 ドル（4%）高くなった。

塩ビの原料であるエチレンのアジア価格の上昇に伴う価格転嫁が進んだ。アジア市場に入るエチレンを運ぶ専用船が減った。主に太平洋と大西洋を結ぶパナマ運河で、水不足による通航制限が続いたことなどが影響した。アジア市場にエチレンを供給する装置にトラブルが発生したことも、値上げの材料とされた。

インドは農業用水の配水管に使う塩ビに対して底堅い引き合いがある。足元ではモンスーン期（雨期）前の需要期を迎えている。

同国は4～5 月に総選挙をひかえる。結果次第で農業関連の公共工事の動向が変わるとの観測から、調達面で様子見の気配が出ているとの声もある。



2024年 2月 28日 担当 虻川

ホンダ、充電できる燃料電池車 トヨタや現代にない機能

ホンダは 28 日、新型の燃料電池車（FCV）を 2024 年夏に日本で発売すると発表した。水素燃料で 600 キロメートル以上走る。新たに自宅で充電できる機能を加えた。韓国の現代自動車やトヨタ自動車にない機能で、利用者の利便性を高めた。

多目的スポーツ車（SUV）「CR-V e:FCEV（シーアールブイ イーエフシーイーブイ）」を米国で生産して輸入する。東京都内の展示会場で 28 日、初めて披露した。水素は約 3 分で満充電にできる。

現時点で価格は非公表。トヨタの FCV「ミライ」などの価格は約 800 万円。CR-V には充電できる機能を付けたが、競合車と同程度の水準が 1 つの目安になりそうだ。

充電できるプラグイン機能を日本勢で初めて備える。電池だけで 60 キロメートル以上走れる。充電残量 20%から 80%に回復する時間は、普通充電（6 キロワット出力）で 2 時間程度となる見通し。全国の充電スタンドや自宅で充電できる。

災害時やキャンプで FCV を電源にできる。充電口に専用機器を差し込むと、最大 1500 ワットの出力で給電できる。店舗やオフィスの大型エアコンのほか、屋外イベントに使う照明などに電力を供給する直流給電口も備えた。車体後部の荷室内に給電口を設けた。

燃料電池は米ゼネラル・モーターズ（GM）と共同開発した。折半出資した米合併会社が製造し、従来比で製造コストを3分の1に抑えた。水素燃料は走行時に二酸化炭素（CO₂）を出さない。

充電ができるプラグイン機能付きのFCVは独メルセデス・ベンツグループが先行して発売した。22年のFCV販売台数で世界首位の現代自、2位のトヨタは発売していない。

ホンダは02年、米国販売の要件となる米環境保護庁（EPA）とカリフォルニア大気資源局（CARB）の認定をFCVとして世界で初めて取得した。05年には世界初となる個人客へのリース販売も始めた実績があるが、足元では販売台数で後れをとる。

ホンダは40年に世界で販売するすべての新車を排出ガスが出ない電気自動車（EV）やFCVなどの「ゼロエミッション車」にする方針を表明している。3代目となるFCV「クラリティ・フューエルセル」は21年に生産を終えていた。