



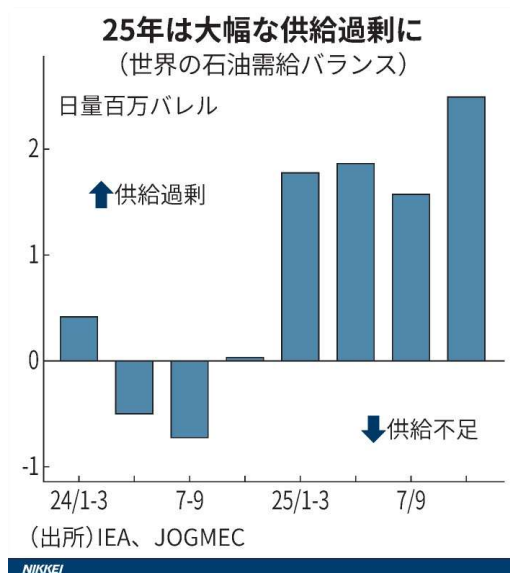
## 原油価格、供給過剰でも膠着 産油国の下支えを警戒

原油相場が膠着している。6月2日に石油輸出国機構（OPEC）プラスが閣僚級会合で減産縮小を打ち出し、直後に急落したものの、足元では急落前の水準まで回復した。需給面では下げ圧力が意識されやすい一方、産油国側からは価格下支えへの強固な姿勢を示しており、投資家は身動きを取りづらくなっている。

米原油指標のWTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）先物価格は12日に3日続伸し、1バレル78.5ドルと前日から1%高で取引を終えた。欧州指標の北海ブレント原油先物も同1%上昇の82.6ドルとなった。ともにOPECプラス会合後に4カ月ぶりの安値水準まで下げたが、会合直前の5月30日以来の水準に戻った。

「需給を見ると原油価格には下げ圧力がかかっておかしくない」（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）。サウジアラビアなどのOPECとロシアなどでつくるOPECプラスは閣僚級会合で政策を転換した。OPECプラスの有志8カ国は1月から実施している日量220万バレルの自主減産を10月から段階的に縮小すると決めた。

この結果、世界の石油需給は緩む。国際エネルギー機関（IEA）のデータをもとにJOGMECの野神氏が分析したところ、7～9月は日量74万バレルの供給不足となる。しかし10～12月からは一転して供給過剰になり、2025年通年でも191万バレルの供給過剰となる見通しだ。



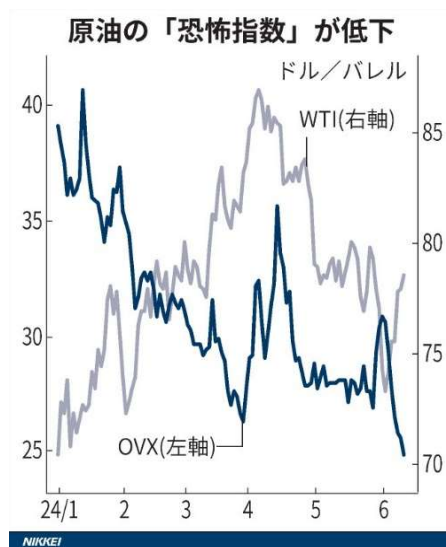
供給過剰の懸念から会合直後に原油価格が下がるのは自然な流れ。だが、市場関係者がその後に改めて意識を向けるようになったのが、原油価格の下支えに向けたOPECプラスの強固な姿勢だ。



OPECの盟主であるサウジアラビアのアブドラアジズ・エネルギー相は6日にロシア・サンクトペテルブルクで開かれた経済イベントで「市場が十分に強くないと判断すれば、増産を一時停止または撤回する」と強調。ロシアのノワク副首相も会合直後の価格下落は「合意内容の誤解と投機的要因が原因だ」と応じた。

英調査会社ウッドマッケンジーでエネルギー市場の分析を手掛けるエド・クルックス氏は「OPECプラスが（供給という）水門を開き、供給を増やすという受け止めは誤解だったかもしれない」と指摘する。今回OPECプラスは「25年までの減産延長」も打ち出したことで「結束力の強さを示し、価格下落リスクを低下させた」（米ゴールドマン・サックス）との見方もある。

相場の膠着感が高まっている。WTIに連動する上場投資信託（ETF）のオプション価格をもとに算出し、株式市場で「恐怖指数」として知られるVIX指数の「原油版」と呼ばれるOVX指数だ。12日の同指数は24.8と7日連続で低下し、23年9月（24.2）以来の低さとなった。新型コロナウイルス禍の直前にあたる19年12月（24.08）も視野に入る。



米商品先物取引委員会（CFTC）の投機筋のポジションを見ても、4日時点でのWTI先物の買越残高は約21.0万枚（1枚=1000バレル）と、今年の平均（約22.4万枚）とほぼ同等の水準にとどまる。投機筋やオプション市場が当面は小幅なレンジ相場で推移すると見ていることの表れだ。

IEAは12日に発表した月次リポートで、欧州や中国での需要の鈍さを考慮し、24年の世界の石油需要の伸びを3カ月連続で下方修正した。米国でもガソリン需要は伸び悩む。レンジ相場はしばらく続く可能性が高そうだ。



## 太陽石油の24年3月期、最終黒字転換 原油価格上昇で

四国を地盤とする石油元売りの太陽石油は13日、2024年3月期の連結最終損益が123億円の黒字（前の期は265億円の赤字）だったと発表した。中東情勢の緊迫化で原油価格が上昇し、備蓄する原油の在庫評価益が膨らんだ。

売上高は前の期比5%増の7539億円、経常損益は180億円の黒字（前の期は214億円の赤字）だった。愛媛県にある唯一の製油所で、定期修理による稼働停止が前の期より少なく、石油製品の販売が伸びた。

太陽石油は製油所を1カ所しか持たないため、定期修理のスケジュールが業績に与える影響が大きい。石油元売り業界で企業再編が進んで価格競争が落ち着いたことで、石油製品の利幅も堅調に推移した。





## 丸紅、ANAに再生航空燃料を供給 低コストの新手法

丸紅が既存の製油所で製造することでコストを抑えた再生航空燃料（SAF）の全日本空輸（ANA）への供給を始めた。石油精製の韓国HDヒュンダイオイルバンクから調達する。具体的な供給量は非開示。生産量不足やコストに課題を抱えるSAFの安定供給につなげる。

調達したSAFは千葉県にある丸紅子会社のタンクからパイプラインを通じて成田空港に供給する。既存の製油所で植物油と原油を混ぜ合わせる「コ・プロセッシング」と呼ぶ手法で製造。SAF専用プラントが不要で、初期投資などコストが抑えられる。

二酸化炭素（CO2）の削減効果は既存の航空燃料と比べて最大8割程度。専用プラントで廃食油（使用後の食用油）などを加工してつくるSAFと同じ水準を確保できるという。

欧米では一部利用が始まっているが、日本での供給は初めてとみられる。コ・プロセッシング法はSAFの専用プラントが普及するまでの移行期間の製法として期待されている。英BPやフランスのトタルエナジーズなどが製造する。

国際認証機関の米国材料試験協会（ASTM）は安全性の観点から、同手法における原料の5%までしか植物油を使えないと定めているが、30%まで利用可能にすることを議論している。

国際航空運送協会(IATA)は21年、50年までに航空産業の温暖化ガス排出を実質的にゼロにする目標を決め、SAFの利用を主な手段と想定する。ただ、生産量に課題があり、24年の生産量は19億リットルと航空産業で必要な燃料量の0.5%にとどまる見通しだ。

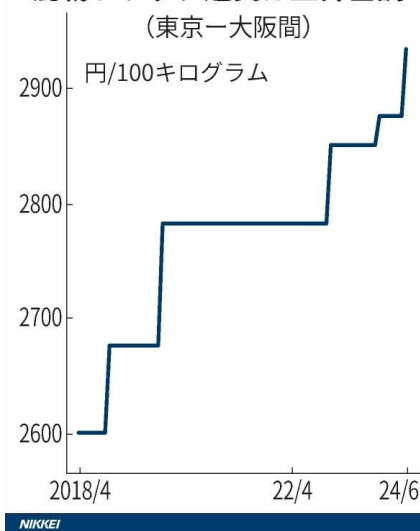


## 混載トラック運賃2%上昇 荷動き回復でコスト高転嫁

複数の荷主の貨物を集めて運ぶ混載トラック（特積み）運賃が上昇している。主要路線である東京―大阪間は2024年度に入り2%程度上がった。荷動きが回復しつつあり、運送会社と荷主との交渉で燃料費や人件費といったコスト高の転嫁が認められた。安定的な物流網の維持のためにも、荷主は値上げを受け入れるようになってきた。

特積み運賃の東京―大阪間は6月中旬現在、100キログラム当たり2932円程度と、3月末時点と比べ2%ほど値上がりした。合計で22年度に2%、23年度には1%それぞれ上昇しており、同運賃水準は遡れる2000年以降で最高水準だ。運送会社と荷主の運賃交渉は取り巻く環境に応じて随時おこなわれる。

混載トラック運賃は上昇基調



荷動きは昨年度に低調だった。例えば24年3月期のセイノーホールディングス（HD）の特積み事業の取扱量は、前の期から3.5%減った。物価高による買い控えで食品や日用品、アパレルなどの輸送が減少した。一般消費財だけでなく、建築関連などの産業資材の輸送も振るわなかった。

物量が落ち込むなかで、特積み事業を手がける運送各社は値上げ交渉より物量の確保を優先する動きがあった。特に荷動きが弱かった昨年度の前半は、値上げ交渉が進まず「同業内で一つのパイを奪い合う状況だった」（大手運送会社）。

「物流の24年問題」も後押し

ただ荷動きは23年度の後半に持ち直してきた。セイノーHDで扱う四半期ごとの1日当たりの物量は24年1～3月期に前年同期の98.5%となり、23年4～6月期（94.8%）から戻した。このような流れを踏まえて、運送各社は24年度に向けた値上げ交渉に乗り出した。



4月からは働き方改革関連法が運送業にも適用され、トラック運転手の時間外労働は年960時間に制限された。物流業界はこれまで運転手らの長時間労働に頼ってきた面が強く、残業時間が制限されれば人手不足はいっそう深刻となる。残業規制の導入に伴う輸送能力の低下リスクは「物流の24年問題」と呼ばれている。

新潟運輸（新潟市）の担当者は「自社、委託業者ともドライバーの離職が目立つようになってきた」と明かす。輸送力確保のために賃金を引き上げ、勤務時間の短縮による給与減を理由とした離職を防いだり、新たな運転手を確保したりする必要がある。委託業者からの値上げ交渉にも応じなければならない。

このため新潟運輸は4月、新しい運賃表を国土交通省に届け出た。基本運賃の改定は08年以来16年ぶりで、従来の運賃表から1割程度の値上げとなる。24年問題で特に長距離輸送の負担が増すことを踏まえ、距離が長いほど運賃が上がるように設計を見直した。セイノーHD傘下の西濃運輸も5月、5年ぶりの運賃表の改定と値上げを発表した。今後は、この運賃表をベースに個別の運賃が決まる。

「運賃は適正水準より低い」

輸送会社からは「物流への危機感は強まっており、かつてに比べれば値上げへの理解は得やすくなっている」（トナミホールディングス傘下のトナミ運輸）との声があがり、24年度に入ってから業界を通じた値上げにつながった。西濃運輸の担当者は「下期からの改定に応じてくれる顧客が増えそうで、単価は年度を通じ少しずつ上昇しそうだ」と話す。

もっとも、これまでの荷動きの鈍さから「運賃は燃料費や人件費のコスト高に見合う適正水準よりまだ低い」（運送会社の関係者）との声がある。運送各社は今後も荷動きをにらみながらコスト高の転嫁を粘り強く求めていく姿勢だ。トナミ運輸の担当者は「コスト高を踏まえれば1割程度の値上げを受け入れてもらえればありがたい」と話す。

一方で運送会社は収益面での耐久力を高める施策も進める。その一つが共同配送の取り組みだ。2月には西濃運輸とトナミ運輸が相互に荷物を持ち寄る共同輸送を始めた。トラックへの積載率の改善などを通じ、生産性の向上をはかる。西濃運輸は「かつては自前主義が強い業界だったが、人手不足が深刻になるなかで共同配送の事例は今後さらに増えていくだろう」とみている。



## 英労働党公約、与党延期のガソリン車禁止「30年に戻す」

英国の最大野党・労働党は13日、7月4日に投開票される総選挙の公約を発表した。ガソリン車とディーゼル車の新車販売を禁止する時期を2030年に戻すと記した。与党・保守党のスナク政権が35年に延期していた。

スナク政権は23年9月、それまで30年としてきたガソリン車などの新車販売の禁止を35年に延期した。世界に先んじて脱炭素の旗を振ってきた英国のグリーン政策の停滞を印象づけた。電動化で遅れた日本の自動車業界には安堵する声もあった。

労働党は世論調査の支持率でリードを保ち、14年ぶりの政権奪還が現実味を帯びる。気候変動対策を重視する同党が政権をとれば、禁止時期が30年に戻る。北海で石油やガスを開発するための新たな探鉱の許可を出さないとも明記した。

