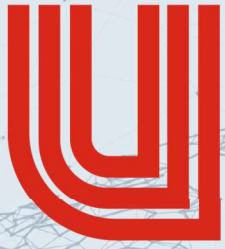


最新のマーケット & 社会ニュースをチェック！



UM NEWS

ウメトニュース

VOL.29

2025.10.1



<https://um-info.com/>

Webでも
情報発信中!!

— Greeting

弊社代表梅本からのご挨拶



UMニュースとしてリニューアル!

— Featured Picks

注目のニュース



①コスモが SAF 新工場、航空の脱炭素へ
先行投資 1000 億円 国内 2 カ所目



②高速道路「名ばかり民営化」のツケ
迫る慢性赤字、多角化も進まず

— The Headlines

その他のニュース



③印刷・情報用紙を値上げ
王子製紙 10/1～ 三菱製紙 10/21～



④artience
新事業創出へアクセル



⑤国交省/「労務費ダンピング調査」
運用指針案/入札額内訳で直工費確認

ご挨拶

いつもご愛顧いただきありがとうございます。

長かった夏がようやく過ぎ去り、朝晩の澄んだ空気と涼やかな虫の音が心を落ち着かせてくれる季節となってきました。空の透明感がひと際増すこの時期は、中秋の名月やオリオン座流星群など、夜空を見上げるのが楽しい季節でもあります。

ギリシャ神話の英雄・オリオンを象ったオリオン座は、秋から冬の夜空でもひととき目立つ存在です。その付近を起点とするオリオン座流星群の母天体はかの有名なハレー彗星。太陽を巡るその長い旅の過程で軌道に落とした塵の帯に地球が差し掛かると、塵が大気とぶつかって光り、美しい流れ星として夜空を彩ります。

周期彗星の代表格であるハレー彗星はおよそ76年の周期で太陽を巡り、紀元前の中国の史書「史記」をはじめ、連綿と続く人類の歴史の中で世界各地の書や絵画に記されてきました。前回の地球への接近は1986年でしたが、今オリオン座流星群として地上に降り注ぐ流星の多くは、それよりもはるか以前、数千年の昔に宇宙空間に残していった塵なのだとか。まさに古代からの置き土産を私たちは今も受け取っているわけですね。

今年は流星群のピークが新月期に当たり、月明かりの影響が少ない絶好の条件で観測することが出来るそうです。秋の夜長のひと時、そんなロマンを秘めた流星を見上げて願い事をするのも一興かもしれません。

この秋が皆様にとって実り多き時となりますように。引き続きご指導の程、よろしくお願い申し上げます。

株式会社ウメトマテリアル

代表取締役 梅本 麦人

m.umemoto@umeoil.com (直通メール)

Umeagram

～ウメトマテリアル社員から最近の身近な出来事をお届け致します。
今月は営業の虻川が担当致します。～



皆さんこんにちは！クライアントサクセスの虻川です。
最近タンパク質を意識して「鶏ハム」を作っています。

やり方はとても簡単。鶏むね肉に塩・砂糖・オリーブオイルを揉み込み、ジップロックに入れて熱湯へ。火を止めてそのまま2～3時間放置するだけで完成です。砂糖の保水効果でしっとりジューシーに仕上がりに、思わず驚く美味しさ。放っておくだけでできるので、忙しい日でも続けやすいのが魅力です。

高タンパクでヘルシーな一品、ぜひ試してみてください！

株式会社ウメトマテリアル

営業担当

虻川 大



①コスモが SAF 新工場、航空の脱炭素へ先行投資 1000 億円 国内 2 カ所目

2025 年 9 月 27 日 日本経済新聞



コスモエネルギーホールディングスは SAF の第 2 工場を建てる計画だ

コスモエネルギーホールディングスは再生航空燃料(SAF)に 1000 億円を追加投資する。香川県で国内 2 カ所目となる SAF 工場を建設、2029 年の稼働を目指す。航空分野の脱炭素で求められる SAF を巡っては、国内外で各社の投資姿勢に強弱の差がでている。コスモは長期での需要拡大傾向は変わらないとみて、投資を先行させる。

SAF は廃食油や植物由来のアルコールを改質してできる航空機向けの燃料だ。原油から精製する既存の航空燃料に比べ、二酸化炭素(CO2)の排出量を約 8 割減らせる。電動化が難しい航空機で脱炭素の有力な手段になると期待され、世界の航空会社が段階的に取り入れている。

コスモは堺製油所(堺市)で 4 月、国内初の SAF 工場を日揮ホールディングスなどと立ち上げた。第 1 工場では国内で回収した廃食油を原料とするが、香川での第 2 工場は三井物産と組んで、海外から調達する植物由来のアルコールから SAF をつくる。生産能力は第 1 工場の 5 倍の年 15 万キロリットルを計画する。

投資姿勢には世界で明暗も

SAF 投資を巡っては世界最大手のネステ(フィンランド)が増産する一方、英シェルや石油精製の富士石油は生産計画を取りやめるなど企業の姿勢に差が出ている。インフレで生産設備を建てるコストが上がったほか、将来の SAF 需要を見通しにくいいため投資にブレーキを踏む企業も相次いでいる。

「市場の動向とコストを評価した結果、競争力が足りなかった」。シェルは 3 日、オランダで建設中だった SAF などのバイオ燃料工場の計画を中止すると発表した。年間の生産能力が 82 万トンと欧州で有数の規模になる予定だった。



英 BP もスペインでの SAF 製造計画を一時中止する方針だ。米ブルームバーグ通信が報じた。もともと世界 5 カ所でバイオ燃料を生産する計画だったが、すでに一部を一時中止した。BP はかつて脱炭素燃料の拡大を志向したものの、足元では化石燃料を重視する方針に転換した。

SAF 減速の動きは国内でも顕在化する。富士石油は 5 月、千葉県での生産計画を取りやめると発表した。山本重人社長は「資材が高騰したほか、製造しても航空会社がどれだけ買ってくれるかが読めなかった。現状では航空券に価格を転嫁するのも難しい」と説明する。



羽田空港で ANA の航空機に国産 SAF を給油する給油車（東京都大田区）

量産計画を進める ENEOS ホールディングスも慎重な姿勢をみせる。28 年度以降に和歌山県で年間 40 万キロリットルの量産を予定するが、宮田知秀社長は「航空会社が買う確約をしなければ最終的に投資を決定できない」と説明する。デロイト・トーマツグループの川村淳貴シニアマネジャーは「SAF は 20 年ごろに各社が生産計画を相次ぎ打ち出し、導入機運が高まった。ただ生産から販売までの計画を練るなかで、戦略を修正する動きが出てきた」と分析する。

ノルウェーの調査会社ライスタッド・エナジーによると、世界の SAF 購入契約は 24 年に 33 件と、22 年(45 件)から 3 割減った。契約期間の内訳を見ても中長期から短期が主流になった。コストや将来の使用義務が読みにくく、航空会社が様子見の姿勢を強めている。

米調査会社ブルームバーグ NEF は 22 年時点で 30 年の世界の SAF 需要が 70 億ガロンに達すると推定していたが、25 年 6 月に 45 億ガロンに予測を引き下げた。需要が弱含んでおり「世界的に供給過多が続く」(担当者)とみている。ネステと 22 年に日本での独占販売契約を結んだ伊藤忠商事では、足元の販売量が 22～23 年に比べて減っているという。担当者は「価格が高止まりしていることもあり、航空各社の『初導入』需要が一巡した」と指摘する。

それでもコスモなどは 30 年代以降の中長期では需要が増えるとみて、投資を進める。ネステも 27 年に SAF の生産能力を現在より約 5 割多い年 270 万キロリットル程度に高める。コスト上昇分を転嫁できるかが、積極投資組の成否を分ける。

航空会社の購入が焦点 政府、年内に普及策

SAF は原油から精製する通常の航空燃料に比べ、2～3 倍高い 1 リットル 200～300 円だといわれる。国内では差額分のコストを製造業者、航空会社、旅客の誰が負担をするのか議論がまとまっていない。

政府は 2030 年度から石油元売りに一定量の SAF 供給を義務づける。一方で航空会社が買い取る義務はなく、元売りは生産設備への投資を回収できるか「疑心暗鬼になっている」(石油会社幹部)。

30 年度に向けて逆算すると、元売りの多くは 26 年度に投資するかどうかを最終的に判断することになる。政府は 25 年中に追加の普及策を打ち出し、これ以上の撤退を防ぎたい考えだ。

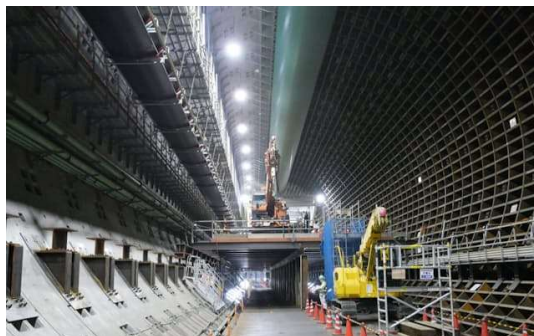
SAF の購入義務は運賃の上昇圧力になり、航空会社の競争力にも直結する。そのため国内の空港をたつ航空便に SAF の使用を一律に義務づける法整備が現実的だとの見方が政府内にある。

(河野真央)

② 高速道路「名ばかり民営化」のツケ 迫る慢性赤字、多角化も進まず

道路公団民営化 20 年の虚実(下) 編集委員 谷隆徳

2025 年 9 月 30 日 日本経済新聞



外環道の都内区間の全通時期は見通せないまだ(関越—東名間の地下工事の様子、21 年)

東京外郭環状道路の地下工事に伴う陥没事故が 2020 年 10 月に発生した東京都調布市。現場では今も地盤の補修工事が続く。地下 40 メートルよりも深い大深度地下工事の安全神話が崩れ去った影響は大きく、工事を本格的に再開するめどは立たない。

陥没事故の外環道、費用対効果は大幅低下

都心から 15 キロメートル圏を環状に結ぶ外環道の都内区間が完成すると、関越道—東名高速間に要する時間は環状 8 号線を走る現在の約 1 時間から 12 分程度に縮まる。かつては費用に比べて効果が大きいといわれた事業だったが、今回の事故で走行時間や燃費などが改善する効果を事業費で割った「費用便益比」が 1 倍を下回るのは必至の情勢だ。

外環道の工事中区間は関越道と東名高速を結ぶ



道路公団の民営化は上下分離方式で実施された。「日本高速道路保有・債務返済機構」が道路を保有し、高速道路会社は機構から道路を借りて運営する。民間のノウハウを生かした採算重視の経営で膨らんだ債務を着実に返済するためだった。

当時は 50 年までに債務を完済して通行料を無料にする方針だったが、12 年の笹子トンネルの事故をきっかけに料金の徴収期間を 65 年までに延ばし、老朽化した道路を造り替える事業が始まった。

23 年の法改正で徴収期間は 2115 年までとさらに大幅に延びた。事実上、永久に有料化されたといっているだろう。

揺らぐ採算重視の整備、債務残高は当面増加へ

道路の更新は必要だが、国土交通省は 24 年 3 月、この財源の一部を使って 2 車線の区間を 4 車線化する事業を追

加した。道東自動車道の追分町―タ張間、山陰自動車道の松江玉造―宍道間など計約 57 キロメートルの区間で、事業費は合計で 3560 億円に上る。

2 車線の対面交通だと事故が起きやすい面は確かにあるのだろう。しかし、もともと交通量が少ないから 2 車線になっているはずの区間だ。

20 年たって道路整備の採算性を重視する姿勢が揺らいでいるだけでない。債務残高も当面増加に転じる見通しだ。民営化時点で約 38 兆円あった有利子債務は 24 年度当初で約 30 兆円にまで減ったが、今後は更新事業分が加わるためだ。

高速 6 社の 24 年度の料金収入は合計で約 2 兆 8300 億円に上る。ただ人口減に伴う交通量の減少で、東日本、中日本、西日本の NEXCO3 社の料金収入は現在がピークになる見通しだ。首都高速道路や阪神高速道路も 5～6 年先にはピークを迎える公算が大きい。その後、中長期的に収入は減る。

料金収入は頭打ち、事業の多角化欠かせず

国交省など関係者の間では料金の値上げを求める声がある。資材価格が上がり、労務費も増えているためだ。一見するとともともなようだが、「安易な値上げはできない」と 2 年前に料金徴収期間を大幅に延ばしたはずだ。建築コストが増したなら料金収入の増加につながらない事業を当面絞り込むのが本来の判断だろう。

サービスエリア(SA)の運営や国や自治体からの工事の受託など道路事業以外の関連事業の収益も伸び悩んでいる。24 年度の収益がコロナ禍以前の 18 年度を上回っているのは 6 社のうちで NEXCO 中日本と阪神高速の 2 社だけだ。

料金収入に比べ関連事業収益は小さい		
	料金収入	関連事業収益
NEXCO 東日本	8369億円	754億円
NEXCO 中日本	6871	1064
NEXCO 西日本	7801	481
首都高	2760	175
阪神高速	1853	190
本四高速	672	46

(注) 24年度決算（連結ベース）、関連事業収益はSAの運営や国からの工事受託など

中日本は高速道路の外で複合商業施設を運営したり、不動産事業に力を入れたりするなど関連事業に積極的だが、他社は総じて及び腰だ。「今は人材育成に力を入れているが、新しい事業に挑戦する風土が欠けていた面は否めない」と NEXCO 東日本の由本文彦社長は振り返る。民営化後に多角化に取り組んだ JR と対照的だ。例えば JR 九州は「非鉄道」の売上高が本業を大幅に上回っている。

国の大動脈を守るため真の民営化を

背景にあるのは高速道路会社の自由な経営を阻害する様々な足かせだ。そのひとつが「1%ルール」。あらかじめ見積もった料金収入がなんらかの事情で増減しても、1%を超える部分は日本高速道路保有・債務返済機構に支払う道路のリース料の増減で調整するという摩訶(まか)不思議な取り決めだ。経営の安定に役立つ一方で、甘えを生んでいる。

関連事業で稼いでもその利益を道路事業に回すことはできないという取り決めもある。これでは関連事業が伸びるはずがない。

高速道路は人々の移動や物流を支える大動脈だ。道路事業がいずれ、慢性的な赤字に陥る可能性があるなかで、国民の重要なインフラをどう守るのか。次の10年に向けて、各社はもちろん、国交省にも課された大きな課題だ。

▼高速道路の上下分離方式

道路公団の民営化は上下分離方式で実施された。道路は独立行政法人である日本高速道路保有・債務返済機構が保有しており、高速道路各社は同機構から道路を借りて、賃借料を支払う。各社が新規に建設した道路も完成時に資産と負債を同機構に移す。

同機構と結んだ協定にもとづき、各社は料金収入から管理費を除いた金額を丸々賃借料に回すことになっており、道路事業で利益を上げることは認められていない。道路事業以外の関連事業にはSAの運営や不動産事業、国や自治体からの工事の受託、海外でのコンサルタント事業などがある。

③印刷・情報用紙を値上げ

王子製紙 10月1日出荷分から値上げ

三菱製紙 10月21日出荷分から値上げ

2025年9月1日 印刷ジャーナル

王子製紙(株)は、印刷用紙全般(中下級紙、上質紙、塗工紙、微塗工紙ほか)および情報用紙全般(PPC用紙、フォーム用紙など)について、10月1日出荷分から値上げする。

値上げ幅は、いずれも現行価格の+10%以上としている



三菱製紙(株)は、印刷用紙全般(上質紙、塗工紙、微塗工紙ほか)および情報用紙全般(PPC用紙、フォーム用紙など)について、10月21日出荷分から値上げする。

値上げ幅は、いずれも現行価格の+10%以上としている。



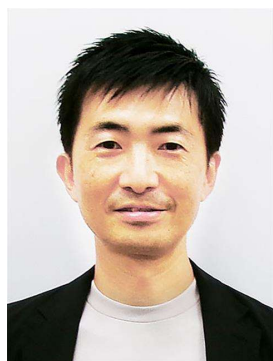
④artience、新事業創出へアクセル

2025 年 9 月 29 日 化学工業日報



インキュベーションセンターが取り組むアイデアコンテストのようす

新事業創出を担う独立組織として設立されたartienceの「インキュベーションセンター」。社内では同部署を中核とした意識改革が進み、これまでにない活発な風土が育ちつつある。社外ではスタートアップやアカデミアなど多様な主体とかわりを持ちながら新事業の種まきを行ってきた。設立から2年半が経過した今、何より求められるのは実績だ。同部署では今後1年以内に複数件の新事業を立ち上げるという目標を掲げ、足早に準備を進めていく。



高橋隼人所長

インキュベーションセンターの設立は2023年1月。印刷インキ市場の縮小など既存事業への危機感や将来の成長事業の創出のため、社長直轄の組織としてスタートした。所長の高橋隼人氏を含む3人の体制で発足し、同社グループの未来やイノベーター育成のため、社内外で多様な取り組みを行ってきた。

「新事業創出を一足飛びに進めるのは難しい」(高橋所長)との認識から、まずは社内の意識改革に着手。有識者による講演会や新事業のアイデアコンテストを通じ、誰もが意見を発信しやすい活発な風土作りに努めてきた。成果は表れ始めており、アイデアコンテストには若手から50～60代まで、幅広い世代からの応募が寄せられるという。

センターの大きな取り組みの一つが、今年10月にオープンする「INCUBATION CANVAS TOKYO(インキュベーション・キャンバス・東京)」だ。24年にスタートした「インキュベーション・キャンバス・プログラム」を発展させたもので、「マテリアルに特化したオープンイノベーション空間」(高橋所長)を標榜する。オフィス利用のほか、シーズ紹介イベントなどへの参加やネットワーキングにも活用できる。

開業段階では20社程度の入居を想定し、スタートアップやアカデミア、投資家などに募集をかけていく。これまでに例のない素材領域のオープンイノベーション拠点として世界から認知される空間を作っていきたい考えだ。

さらに、25年9月にはSpaceXやOpenAIなど有力スタートアップへの支援で知られるベンチャーキャピタル(VC)の米ペガサス・テック・ベンチャーズとの戦略提携を発表。これまでは国内のスタートアップとの連携が主だったが、同社のネットワークを活用し世界中の有力スタートアップと接点を作っていく。同社はインキュベーション・キャンバス・東京の運営にも加わり、緊密な連携を図る。将来的には両社の関係をコーポレート・ベンチャー・キャピタル(CVC)に発展させる考えもあるという。

センターの人員は合計で20人を超え、社内のマインドセットも変わりつつある。高橋所長は「変革のための土台が整った」とみており、今後は具体的な実績作りが急務となる。モビリティやバッテリー、先端エレクトロニクスといった同社の重

点領域に加え、メディカル関連などの新しい分野も含め検討を行う。社内外に成果を示すため、今後1年以内に複数の新事業立ち上げを目標に掲げ、スピード感をもって取り組んでいく。

＜未来に必要なこと実行＞

センターの発足当初は具体的なミッションや方法論が定まっていないことや周囲の期待感とのギャップに苦しんだという高橋所長だが、現在では「他者にどう思われようと未来のために必要なことを実行する」という信念のもと活動している。社内でもセンターの存在感が浸透しつつある中、作り上げた土台をいかに新事業へと結びつけるか。「インキュベーションセンター発」新事業への期待は一層高まっている。

⑤国交省／「労務費ダンピング調査」運用指針案／入札額内訳で直工費確認

2025 年 9」月 26 日 日刊建設工業新聞

従来のダンピング対策との比較		
	従来のダンピング対策	労務費ダンピング調査
確認する工事費の範囲	工事費全体	労務費を含む直接工事費
確認する対象	該当する応札者のみ	落札候補者
確認する水準	調査基準価格 最低制限価格	「直接工事費×0.97」 を基本とする

(国交省資料から)

国土交通省は、公共工事の入札契約段階で適正な労務費を確保するため新たに導入する「労務費ダンピング調査」の実施方法などを記載した発注者向けガイドラインの案を明らかにした。落札候補者が提出する入札金額内訳書で労務費が一定以上確保されているかどうか発注者が確認する試み。実際には材工分離が難しい実態などがあるため、直接工事費の水準を確認する簡易的な仕組みとする。市町村などにも現行のダンピング対策を補完する制度として運用を促す。

指針案への意見募集を25日に開始した。改正建設業法・公共工事入札契約適正化法(入契法)の全面施行に合わせた実施を念頭に12月の正式公表を見込む。公共工事で適正な労務費・賃金の確保と行き渡りを担保する措置として講じる。

改正法では公共工事の入札に参加する建設業者に、労務費や必要経費を記載した入札金額内訳書の提出を義務化する。これをベースに落札候補者を対象に調査し、労務費が著しく低い恐れがあると判断した場合、理由書を提出させ、正当な理由がなければ建設Gメンに通報する。

実際の運用では労務費ではなく、直接工事費を確認する。市場単価方式を用いる工種などで労務費の確認が難しいケースがあり、発注者の積算システムも労務費だけの総額を正確に示せるようになっていない。こうした状況でも運用可能な方法とする。

直接工事費の多寡を判断する基準は、労務費の算入率を100%として設定された調査基準価格の中央公共工事契約制度運用連絡協議会(中央公契連)モデルを参考とし、直接工事費に「0・97」を掛けた額を基本とする。

指針案では▽土木工事▽建築工事▽小規模工事(土木・建築)ーの3種類別に入札金額内訳書の様式を例示。調査の実施フローも示した。直接工事費が少ないことに正当な理由がなかった場合、法的に契約締結が無効になることはないが、発注者は建設Gメンへの通報を併せて行う。

⑥国土交通省／公正取引委員会と連携「トラック・物流 G メン」体制強化、10月・11月「集中監視月間」

2025 年 9 月 26 日 トラックニュース

国土交通省は、「トラック・物流 G メン」の体制を強化し、10 月・11 月を「集中監視月間」と位置づけて、適正な取引を阻害するおそれのある行為をしている荷主や元請事業者に対する監視を強化する。

集中監視月間では、公正取引委員会と連携し、荷主等への合同パトロールを全国規模で実施し、荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から、改正物流法や来年 1 月に施行される取適法（改正下請法）の周知啓発活動を合同で行う。

今回、地方運輸局と公正取引委員会の合同荷主パトロールに関連し、全国すべての地方運輸局からトラック・物流 G メンが荷主等の本社や着荷主が多い東京へ集結し、公正取引委員会本局との合同による大規模な合同荷主パトロールを実施する予定だ。



<国土交通省>

集中監視月間においては、「トラック・物流 G メン」が 8 月に実施した全トラック事業者に対する違反原因行為の実態調査、2025 年度の倉庫業者に対する寄託者の振る舞いに係る調査及び関係省庁から寄せられた情報などを活用し、トラック事業者、倉庫業者に対するプッシュ型情報収集を積極的に実施。その結果、違反原因行為等の疑いがあると認められた荷主・元請事業者（荷主等）に対しては、働きかけ等の是正指導を行う。

また、各地方運輸局と公正取引委員会地方事務所等が全国規模で連携し、荷主等の営業所、物流拠点に対する合同荷主パトロールや高速道路の SA・PA 等におけるトラックドライバーに対する聴き取り等により、荷主等による違反原因行為の未然防止等の観点から、改正物流法や取適法の周知啓発活動等を積極的に行う。

各地域の合同荷主パトロール等の具体的な実施日時、実施場所等については、今後、地方運輸局及び公正取引委員会地方事務所等において個別に報道発表を行う予定だ。

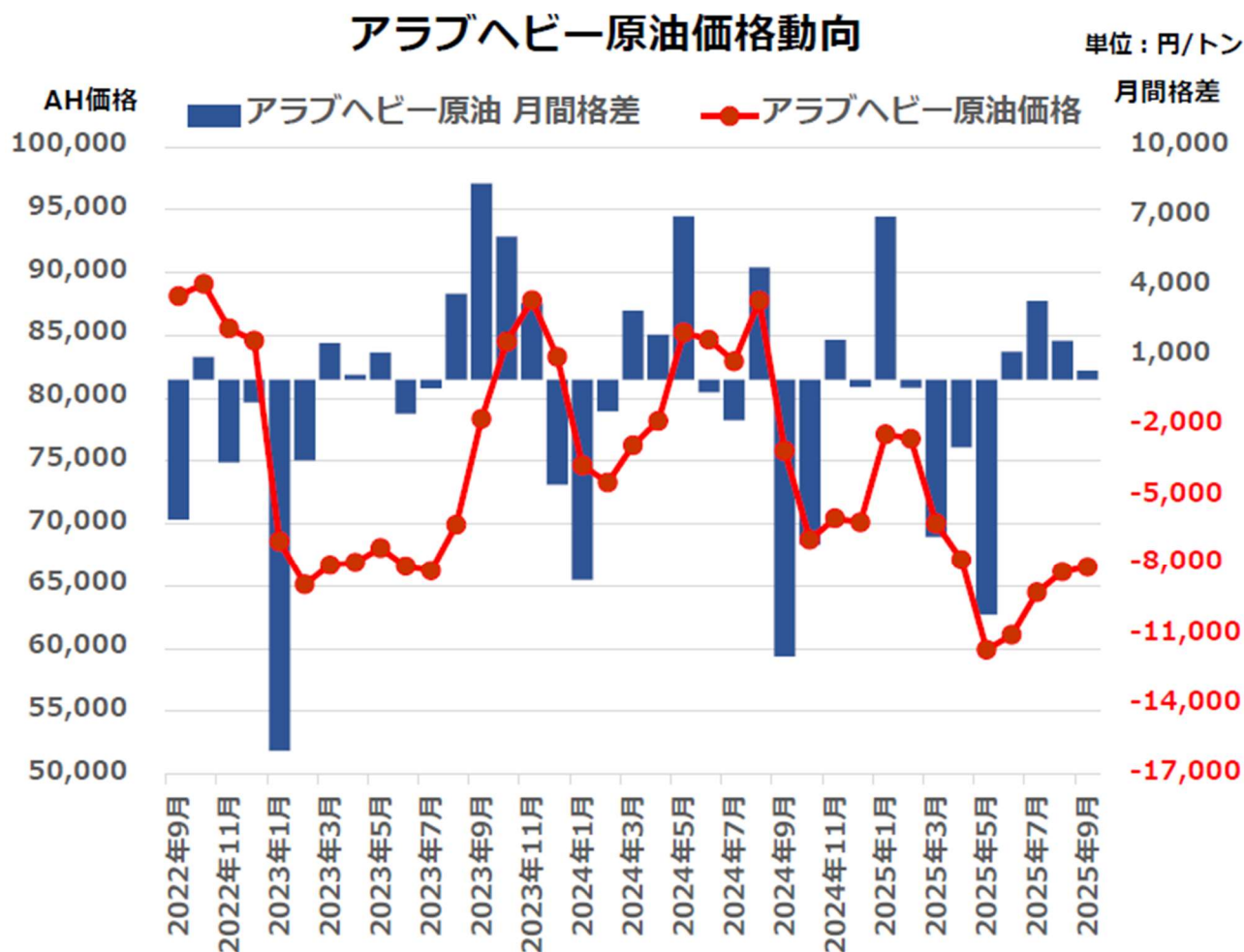
このほか、新たに外部チーム（業務委託）として「G メンアシスタント事務局」を設置し、G メン活動で得られた情報の調査分析や G メン活動の総合的サポートを行うことにより、「トラック・物流 G メン」による荷主等への監視体制の一層の強化を図る。

2025 年度は、外部チームとして、デロイトトーマツコンサルティングに業務委託をした。あわせて、これまで国土交通省、日本倉庫協会にのみ置かれていた倉庫業者向けの通報窓口について、地方運輸局にも設置する。

⑦ストレートアスファルト価格・需給動向

原油価格動向

2025 年 9 月 25 日 RIM INTERLLIGENCE CO./CROSS VIEW 重油



出所:市場情報を基にリム情報開発が作成

※AH原油の価格は、リム情報開発のドバイ原油とオマーン原油の平均値にサウジアラビア国営サウジアラムコが毎月公表するAH原油の公示販売価格(OSP)を加えたものを採用。ストレートアスファルトの販売価格に使用されるAH原油は、販売する月の前々月21日～前月20日までの平均値が参照される。価格および価格差は、卸販売の対象月が対象。

ストレートアスファルト(以下、ストアス)を取り引きする際に指標となるサウジアラビア産アラブヘビー原油(AH)は、10月の卸販売価格に適用される8月21日～9月19日の平均価格が、71.20ドルと前月比でバレルあたり51セント、円建て価格がトンあたり66,541円と同377円、それぞれ上昇した。ドバイ原油とAHの相場が小幅ながら強含んだ影響を受けた。期間中の為替(TTS)は、148.60円と前月比で19銭の円高ドル安と小動きとなった。

⑧ ストレートアスファルト価格・需給動向

ENEOS 仕切り価格 / ENEOS、10 月の卸販売価格を前月から 1,000 円引き上げ

2025 年 9 月 25 日 RIM INTERLLIGENCE CO./CROSS VIEW 重油

ENEOS ストレートアスファルト仕切り価格 (対前月比)												単位:円/トン	
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	通期
2022年度	13,000	6,000	6,000	7,000	▲3,000	▲7,000	1,000	▲3,000	▲1,000	▲16,000	▲4,000	1,000	0
2023年度	1,000	1,000	▲1,000	—	4,000	8,000	6,000	3,000	▲4,000	▲9,000	▲2,000	3,000	10,000
2024年度	2,000	7,000	—	▲2,000	5,000	▲12,000	▲7,000	1,000	1,000	—	7,000	—	2,000
2025年度	▲6,000	▲3,000	▲8,000	2,000	3,000	2,000	1,000						▲9,000

出所:市場情報を基にリム情報開発が作成

※ENEOSは、AH原油価格の月間格差が1,000円以上変動した場合に卸販売価格を変更し各社へ通達する。月間格差が1,000円に達しない場合でも、過去の価格変動を累積加算してその水準が1,000円を上回った場合にも卸価格を変更する。

ENEOS は 22 日、10 月のストアスの卸販売価格を前月比で 1,000 円高になると契約各社へ伝えた。

同卸販売価格に適用される期間中の AH の価格が前月から 377 円、上昇したことに加えて、前月までの累積変動額が小幅な上げとなっていたと見られることを ENEOS が考慮したようだ。期間中のドバイ原油の相場は終始、70ドルを中心に狭いレンジ内の推移となった。ロシアとウクライナの交戦激化に加え、イスラエルを取り巻く中東情勢の緊迫化が高まったことで断続的に買いが入った。反面、石油輸出国機構(OPEC)と非 OPEC 主要産油国で構成する「OPEC プラス」の有志 8 カ国が 7 日の会合で、増産への動きを強めたことから一時的に売りが強まる場面も見られた。道路舗装会社は 10 月の卸販売価格について「9 月中旬までは 9 月比で横ばいにとどまると見込んでいた。ENEOS が卸販売価格を確定する際に考慮する累積変動額の水準は予想しづらい」と伝えた。

出光興産も 10 月の卸販売価格を 9 月から 1,000 円引き上げた。出光興産は、ENEOS と異なり、ドバイ原油を中心とした複数の中東産中重質原油の値動きを、卸販売価格を決める際の参考としている。

⑨ サカタインクス、持ち株会社制の導入検討 27 年 1 月に

2025 年 9 月 26 日 日本経済新聞

印刷用インク大手のサカタインクスは 26 日、持ち株会社制の導入に向けた検討を始めたと発表した。2027 年 1 月を予定する。サカタインクスグループは売上高に占める海外比率が高い。持ち株会社を設け、その下に国内外の事業会社をぶら下げることで、機動的な経営判断ができる体制を整える。



⑩ 週間原油コストの推移

週間コスト 40 銭程度上昇
原油小反落 円安傾向強まる

2025 年 10 月 1 日 燃料油脂新聞

週間原油コストの推移

	期間	原油相場		為替レート (▲は円高)		円建て原油コスト	
		ドル／バレル	前週比	ドル／円	前週比	円／ℓ	前週比
火曜日～ 月曜日	8/19-8/25	69.28	1.40	148.82	0.19	64.84	1.39
	8/26-9/1	70.13	0.85	148.27	▲ 0.55	65.40	0.56
	9/2-9/8	69.98	▲ 0.15	149.17	0.90	65.65	0.25
	9/9-9/15	70.04	0.06	148.44	▲ 0.73	65.39	▲ 0.26
	9/16-9/22	70.22	0.18	148.48	0.04	65.57	0.18
	9/23-9/29	69.96	▲ 0.26	149.91	1.43	65.96	0.39
水曜日～ 火曜日	8/20-8/26	69.71	1.90	148.67	0.15	65.18	1.84
	8/27-9/2	70.02	0.31	148.30	▲ 0.37	65.31	0.13
	9/3-9/9	69.57	▲ 0.45	149.18	0.88	65.27	▲ 0.04
	9/10-9/16	70.35	0.78	148.48	▲ 0.70	65.70	0.43
	9/17-9/23	69.90	▲ 0.45	148.47	▲ 0.01	65.27	▲ 0.43
	9/24-9/30	70.26	0.36	149.90	1.43	66.24	0.97

※原油はドバイ、オマーン平均、為替レートは三菱UFJ銀行のTTSレート



UM NEWS

ウメトニュース

<https://um-info.com/>

編集・発行

株式会社 **ウメトマテリアル**

〒100-0003 東京都千代田区一ツ橋 1 丁目1番1号

パレスサイドビルディング 1 階

TEL 03-6256-0123 FAX 03-6256-0303