

巻頭言：石油業界から通観する「日本経済」

井口 廣

アジア近代化研究所・副代表、日本サン石油(株) 代表取締役社長

日本経済は長期にわたって成長軌道に乗ることができず、低迷状態が続いている。それには多くの要因が重なりあっていることは明白であり、悪材料が絡みあった糸のように、簡単にはほぐすことができない状況に陥っている。どうもがいてみてもデフレ経済から抜け出すことができず、70円台後半から80円台前半に定着している円相場。その影響がとうとう貿易収支の赤字転落にまで発展してきた。外に目を向ければ、ヨーロッパは金融危機、米国、中国等は不安定な景気状態、これらを政治のリーダーシップを通じてひとつずつ解決していかなければならない時期であるにもかかわらず、日本はまったく落ちつかない政治状況にある。このような日本の経済環境を石油業界から通観し、現状及び将来を見たいと思う。

日本国内における石油業界は、急激な需要の減少に伴い、業界内での事業再編が加速化している。業界の稼ぎ頭であるガソリン消費は、1999年にピークを記録した後、現在は約25%減少し、今後の見通しは更に厳しさが増している。かつて日本全国に6万店存在したガソリン・スタンドも、2011年末には3.7万店にまで減少しており、この傾向は止まることなく、更に今年も廃業店が増えていく見通しである、と指摘されている。日本の産業成長期には13社存在した元売り石油会社も、度重なる合併や買収を経て、現在では6社にまで再編された。例えば、日石とジョモ(旧共石)、それに三菱石油、さらに九州石油の4社が合併した会社が現エネオスである。この再編も最終的なものではないと噂されている。今年に入り、米国エクソン(エッソ)が、減少傾向の止まらない日本市場に見切りをつけ、日本エッソ・日本モービル・ゼネラル石油の3社の株式を東燃に売却し、日本からの撤退を実施した。米国エクソンは、この売却金額約6000億円を、収益性の高い新興国でのビジネスや、原油・天然ガス採掘に投資すると発表している。

これらの石油業界における動きは、日本経済の構造的問題の表れであり、時間の経過によって回復するものではないと考えられている。その直接的要因として円高・デフレによる不況の長期化があり、その結果、日本人の車離れ現象が如実に現れてきた。日本自動車工業会統計によると、1990年において国内自動車販売台数は778万台であったが、2011年には421万台にまで激減してしまった。しかも、その販売内容は、大型車から価格が安くしかも低燃費の軽自動車への乗り換えが顕著なことであり、その傾向は今後も加速することはあっても、止まることはなさそうだ。しかも、販売台数はそれらの現象を含めてのものであるため、実質的に

はさらに深刻な状況ととらえるべきものと考えられる。そのうえ車の利用者は、より省エネタイプのエコカーへと流れ、ハイブリットカーや、最近ではEVカーなる電気自動車も登場し始めた。このような環境の中、ガソリン消費が減少していくのは当然の流れといえる。

石油元売り会社は、海外から原油を輸入し、それらを精製して製品化し、それを販売するという形態のマーケティング活動を行っている。原油の質によっても多少異なるが、製品化する段階で、ガソリン溜分と軽油、灯油、ナフサ、重油、潤滑油、それにアスファルト溜分等が精製される。すなわち、このプロセスを見ればわかるように、ガソリンを減産すれば、総ての溜分が減産されることになる。しかし、昨年の東日本大震災後の原子力発電の停止により、火力発電所がフル稼働しており、重油の需要はうなぎ登りに増大しているというのが現状である。重油の生産を上げれば、総ての溜分がいやでも製品化されてしまうということになる。もちろん、この円高を利用し、重油等の輸入量自体も増加してはいるが、現状では石油精製会社はジレンマに陥っているといえる。以前は余剰製品をアジア各国へ輸出することにより、多少はバランス対応ができていたが、円高のためにそれも叶わず、調整輸出を無理やり実行すればほとんどが赤字になってしまうからである。石油業界から電力会社向けに供給されているものに、生焚原油・重油以外にLNG（天然ガス）がある。LNGは、環境問題の改善に大きく寄与するクリーン・エネルギーであり、今後、使用が期待される資源である。しかし、現在このLNGは、多くの場合供給国との間で長期契約が締結されており、急激に輸入量を増加させることが難しい。しかし、今回の東日本大震災後の復興に際して、ロシア、インドネシア、カタール、マレーシア等が追加供給支援を実施してくれており、各火力発電所ではフル稼働が実現している。これによりLNGの輸入量は、震災後、約30%増加した。これらも貿易収支の悪化に大きなインパクトを与えている。

石油会社における他の重要製品のひとつであるナフサの生産や販売数量は、日本国内の景気に大きく左右されるため、これを注視すれば景気の流れをある程度観測できると言えよう。ナフサとは、主に石油化学工業でのエチレン・プラント原料として使用されるものである。このエチレンは、プロピレン、ブタジエン、ベンゼン、トルエン、キシレン等に分解され、プラスチックやナイロン等の原料となり、我々の生活のありとあらゆる所で使用されている。ナフサの需要は、2006年にピークの5万キロ台を記録したが、2011年には4万キロ台まで落ち込んだ。減少要因としては、ナイロンやプラスチックから作られる最終製品が、円高を活用し、中国や他のアセアン諸国等から安価に輸入されているためと考えられる。この現象は、当然日本国内の化学プラントの稼働率引き下げに繋がり、デフレに拍車をかける一因になっているのではないかと推察される。

2011年度の貿易収支は2兆5647億円の赤字となった。これは、東日本大震災という事情が大きな影響を与えてはいるものの、石油ショック（1980）以来31年振りの赤字であり、しかも赤字額は、当時のそれを上回っている。2012年に入ってもその傾向は一向に改善されず、本年1~6月の貿易統計速報によれば、半期で2兆158億円の赤字となり、過去最大となった。原因は多重であるが、原子力発電の停止による火力発電のフ

ル稼働により、原油やLNGの輸入が急増した上に、欧州や中国の景気の悪化、長引く円高等による輸出の減が影響していることは間違いないであろう。しかし現段階において、急に原発が再稼働する環境にはなく、当面、この赤字拡大基調転換への出口は見えてこない。

多くのエコノミストは、燃料輸入増、欧州危機、円高の赤字構造が変わらなければ今年度の貿易赤字は4兆円を突破するであろうとの見通しを出している。さらに、この傾向は来年まで引きずるのではないかとまで言われ始めた。筆者としては、海外、主にアジアに進出している多くの企業からの配当や他の収入により貿易収支の赤字を埋め合わせ、せめて国際収支は黒字を維持して欲しいと願っている。もし国際収支の黒字にまで黄信号が点るようなことになれば、1000兆にならんとする国債残高を持つ日本国自体に、世界からレッド・カードを突きつけられてしまうのではないかとこの危惧を感じざるを得ない。国際収支の黒字を維持し続けるためには、もはや産業界の努力だけでは不可能になりつつある。やはり政官民が一致連携し、大胆な構造改革を実施しなくてはならない時である。即ち規制撤廃、税制改革、TPP、FTA等々、問題は山積している。そのためにも、一日も早い政治の安定と適切な対応が望まれるところである。