

SS業界に願いを込めて
業界
ニュースの
行間を読む

今年の重大ニュースを アラカルト的に振り返る

石油・エネルギー業界アナリスト
垣見裕司
Kakimi Yuji



垣見裕司(かきみ・ゆうじ) 東京都千代田区麹町生まれ。成蹊大学工学部経営工学科卒業後、垣見油化株式会社に入社。石油ガス部長、取締役石油部長、常務取締役を経て、94年、代表取締役専務に就任。01~02年、エネルギー研究会委員等も務める。96年、業界に先駆けて開設したホームページは、アクセス数累計270万件を超える人気。毎月、鋭い切り口と明快な論旨で業界の今を伝える。特にガソリン税問題では、1日3千件のヒット数を誇った。高校時代は硬式庭球でインターハイ出場、大学時代には中高の監督を務めた。趣味はゴルフ、囲碁(七段)

早いもので今年も12月です。この1年を振り返るとあの公取関連のニュースが大き過ぎて「他に何かあったかな」と思つてしまふ方も多いと思います。そう実は私もその一人です。

この月刊ガソリンスタンドの私のコラムでは、毎年12月に1年間の10大ニュースを必ずしも書いて来た訳ではないのですが、過去のコラムを読み返すと、心に残るニュースが多少拘わらず、1年間を振り返った方が後あと参考になる。こんな私の結論で今年の12月も、この10大ニュースにしました。もつとも「10」という数に拘る訳ではないので、重大ニュースということにしておきたいと思います。

① 6月28日
日経新聞の衝撃

今年のダントツ1位は何といつてもこのニュースでしょう。天下の日経新聞の、それも1面に載った意義は本当に大きいと思います。その見出しへ

「給油所 安値の調達容認

仕入制限 内容は「公正取引委員会はJX日鉄日石エネルギーなど石油元売8社に対して、系列販売店が商社などから安いガソリンを仕入れることを認めるように求める方針だ。元売が系列販売店に正規ルート以外のガソリン購入を禁じている取引慣行が独占禁止法に抵触すると判断した」。

② 何も反論しなかつた元売

直後の元売の反論は、JXエネルギーの高橋常務の短いコメントのみでした。「他社買いを禁止している訳ではないが、それをJXのSSのブランドのもとで販売するのではなく、お客様に対する信頼を裏切

る行為なので認められない」等の内容でしたが、多くの方から、「他社買いを禁止することは認められないことには可能ですか」という質問を頂きました。はい実は可能なのです。極めてアラカルトですが、例えばA販売店が業転ローリー1台を仕入れる。SSで売つてはいけないというのだから、例えば自動車教習所等の自家用スタンドにJIS1号ガソリンとして販売した。或いは、そのA販売店が、業転品としてB販売店にそのまま転売した。現実的には、特約店クラスでないと出来ないと思いますが、理論的には可能なことです。

③ SS業界の反応は

④ 歴史的文書と 元売の反応

⑤ JXブランド費 1円下げ

⑥ CIF価格は 歴史的高値

この項目が重大ニュースになるかどうかは別として、私として驚いたことがあります。もう手を挙げて大喜びをするかと思った系列販売店経営者は、「もしそれが本当になら、今、こそこそ買っている業転が、堂々と買えるようになるので歓迎するが、今でも元売の逆鱗に触れるような買ひ方をしなければ、サインボール返せとは言われてないから、そんなに変わらないのではないか」という、歓迎はするも極めて冷静な反応でした。

反面私が驚いたのは、PBの安値仕入れの優位性がなくなるからなのか、一部の規模PBの経営者の過剰反応でした。小規模PB、特に商社系等に属さないPBは自社ブランドの維持に独自POS等それなりのコストがかかっているのは、重々承知していますが、系列組列店の話だからです。

そして7月21日の公取が正式報告書を公表しました。しかしこれについても、元売の反応は無し。そして9月に資源エネルギー庁の元売担当課長とSS担当課長から、「歴史的」と名付けた文章が出ました。これについては11月号の通りです。そして10月になつてようやくJXの木村会長が発表しました。業界紙の見出しによれば、「エネルギーの指導を受け入れる」です。

でもよくよく読むと、業転を買ったからと云つて「直ちにまた一方的にマークの返還要求は行わない。また業転の経路証明については、可能かどうか全然認めた訳ではないのです。折りしも一連の食事メニューの偽装表示も消費者を驚かせましたが、SS業界の商習慣はお客様は納得しているのか。分析の結果を待ちたいと思います。

JXはブランド料(販売コスト)を4円から3円に下げたこと、広い意味では、①~④の影響で元売の答えの一つといえ、筆者も歓迎しています。その一方で、業転市況等に本來は連動するはずの元売指標が、業転価格より高い状態が続いているおり、実質のブランド料は、むしろ増額となつています。系列指標を週中改定して値下げをすれば、系列への売り込みを前提とする業転価格は、更に系列価格の下を潜ろうとして、デフレスパイラルのように下がつてしまふのも問題なのはよくわかります。

日本が経験した最も高い原油単価は、2008年8月の91.9円、135ドル/B、円レートは108.2円/\$の時です。従つて現在の価格、9月で70円。111ドル/B、98.8円といふ価格は、まだ最高値ではないと思われるかもしれません。しかし2008年を月次で見るとCIFベースで70円を超えたのは、5月70円。6月80.5円。7月88.5円。8月91.9円。9月82.2円で、10月には67円、12月には32.4円まで急落しています。従つて2008年度で見ると58.5円で収まっています。

しかし今年は1~9月の平均でも66円。従つて年や年度では、最高値を更新するのは、間違いないでしょう。

新仕切り価格体系の御旗を下していない以上、この業転価格と元売指標の価格差は、早期に正されるものと信じています。

でも、月末等にその差額は調整すると約束をしないまま、その価格で請求するのも疑問で、それがこそ優越的地位の乱用ではないかと思つてしまします。それでも拘わらず今の石油業界やSS業界は、年間ベースで最も高い原油を買つているという意識が薄く、元売は業転安、末端SSでも、安値価格競争をしているのは極めて残念です。

⑦低下する業界粗利

2013年	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月
東京	151.4	155.2	156.6	155.1	152.8	153.0	156.9	161.6	162.2	160.6
全 国	150.3	154.2	155.8	154.5	152.1	151.8	155.1	160.2	160.8	159.6
千 葉	145.4	149.5	151.8	150.7	148.1	147.8	151.0	156.5	156.5	155.1
ジョイフルH	137.0	141.0	143.0	140.0	138.0	139.0	146.0	149.0	147.0	144.0
千葉税抜	138.5	142.4	144.6	143.5	141.0	140.7	143.8	149.0	149.1	147.7
SS粗利	7.5	6.9	8.1	8.5	8.6	6.7	5.8	7.7	8.4	7.7
ジョイ税抜	130.5	134.3	136.2	133.3	131.4	132.4	139.0	141.9	140.0	137.1
エネ庁卸	131.0	135.5	136.5	135.0	132.4	134.0	138.0	141.3	140.7	140.0
元売粗利	13.6	14.3	12.0	11.8	9.7	12.2	16.9	18.9	15.6	14.9
税2.3+53.8	117.4	121.2	124.5	123.2	122.7	121.8	121.1	122.4	125.1	125.1
原油C I F	61.3	65.1	68.4	67.1	66.6	65.7	65.0	66.3	69.0	69.0
円レート	87.1	91.5	94.1	95.9	99.3	99.9	98.8	98.4	98.8	98.9

10月の一部データは筆者推定(円/ℓ)

まず上記表をご覧下さい。上から3行は、石油情報センターの調査価格ですが、毎週発表を月平均したもので。

東京は平均でみると全国的に高い方で、筆者の実感からすると全国的には安い千葉県の平均の方が、実態には近いので、この数字を使います。

また事実上、業界最安値の指標となるのがジョイフルホンダの価格です。筆者の会社のLPGガス基地の隣地にあるので、ずっと定点観測しています。

そして千葉の消費税抜価格から、エネ庁調査の卸価格を引いたものを、SS業界の粗利としました。これは過去のデータを持ち出すまでもなく年々低下していると思います。

一方、このエネ庁卸価格から、輸入C I F価格と税金を引いたものが、備蓄費や精製費、更にローリー運賃も入っていますが、見かけ上の元売粗利で12円を切つたら固定費も出ないという話も聞きますが、SS同様、実は元売も利益が出ているのも事実だと思います。

⑧猛暑でも販売減?

⑨油外も厳しい

一般にガソリンは150円を超えると節約が進むと言われていますが、本当にどうか。

以下は一月からの毎月の前年比です。1月から3月は97.2%、93.3%、95.5%と落ち込み、4~6月は、100.5%、101.2%、101.4%と一見好調でした。7月は102.1%ですが、猛暑の8月でも99.7%に留まり、9月は97.5%なので、やはりガソリン需要収縮は、間違なく続いているのだと思います。

運転免許保有者数は、まだ減少していないものの、その超高齢化で、実質の運転可能世代は間違なく減少しています。

車の数も同様で一般車+軽自動車の合計数は変わらないものの、燃費のよい軽自動車の普及や一般車ではSSではメンテのしにくいハイブリッドカーの普及が益々進んでいるので、このガソリン需要の長期低落傾向は今後も間違なく進むでしょう。

講演等では、ガソリンの数量や収益に依存しない経営をと、カツコの良いことを申し上げていますが、洗車や車検は多くの期待は禁物かもしれません。もちろんその他の商材もありますが、バッテリーやオイルだけではSSの黒字化が達成できるとも思えません。筆者の会社では唯一レンタカーが好調なのだけが救いです。

前項のガソリン需要収縮が決定的なら、油外収益で生き残らなくてはならないのですが、洗車収益が命の筆者の会社でも、前年実績をクリヤーするのが大変になりました。

筆者の会社直営5SSの合計の洗車実績の前年比は、1~10月の累計では100%超えていましたとはいえ、個別要因で苦戦しているところもあり、洗車収益も限界かもしれません。

講演等では、ガソリンの数量や収益に依存しない経営をと、カツコの良いことを申し上げていますが、洗車や車検は多くの期待は禁物かもしれません。もちろんその他の商材もありますが、バッテリーやオイルだけではSSの黒字化が達成できるとも思えません。筆者の会社では唯一レンタカーが好調なのだけが救いです。

⑩SS併設型水素スタンド誕生

今年は、神奈川県の海老名市と愛知県名古屋市神の倉のガソリンスタンド敷地内にガソリンや軽油のアイランドと並んで水素の計量機がおかれた初めての水素スタンドが登場しました。

日本に水素ステーションは10数カ所あります、それは全て水素単独もしくは、隣地がSSという拠点で、ガソリンスタンドの敷地内に設置されたのは、日本で初めてなのです。(筆者)は、SSとの併設型を水素スタンドと呼ぶことを提唱中)

私は名古屋市神の倉は工事中に、そして日本第1号となつた海老名市の水素スタンドには9月に訪問して来ました。正に近未来的の理想形の水素スタンドが完成したといえるでしょう。しかし両SSの敷地規模はいずれも1000坪の戦艦大和級です。水素スタンドが一番ほしいのは、首都圏の東京23区のそれも都心5区で、そもそも、そんな巨大なSSはないのか、今後の普及状況に注目して

います。
また2015年に市販予定のFCVの方もいよいよという感じになつてきました。

私はトヨタ様の委員会のご縁で特別内覧試乗会に、元売幹部や東京都の幹部様に混じってご招待頂きました。試乗車は市販モデルに近いのか、ボディー形状が分かりにくか。大きさは、プリウス以上、マスクとカムリというところでしようか。(写真下)

内装の写真は省略しますが、内装の写真は省略しますが、(EVもそうですが)抜群の静肅性と加速性を備えています。要するに本当に市販車に近いという感じがしました。

乗り心地ですか? FCVは、(EVもそうですが)抜群の静肅性と加速性を備えています。用意すれば、正に高級車の性能を有していると思います。

東京モーターショー2013で公開されましたので、皆様是非ご確認下さい。

⑪東燃ゼネラルの三井石油買収報道

以上ここまで1年を振り返つて来ましたが、まだ取り上げたいことは沢山あります。大騒ぎした40年超のタンク問題も国の補助のお陰で、少なくとも3月末の大量廃業はさけられただけだと思われます。

当事者が認めていないのに書くのは憚れます、東燃による三井石油買収報道もありました。以降はあくまで仮定の話ですが、三井石油を元売ではなく商社として考えれば、昨今業界から撤退した商社は多いので十分あり得る話です。三井物産にしつりが来るなら御の字でしょう。

しかしその場合、東燃ゼネラルは自社の持つ金庫株を三井物産に譲渡するなら良い話ですが、金庫株はそのままで、米工クソンモービルが持つ東燃株を三井物産に売るなら、東燃ゼネラルが三井石油株を買う資金を銀行から市場から調達しなくてはならず、また新たな負担が増え

るだけだと思います。

そしてその負担が増えたとしても、販売先が増える訳ではない、むしろ三井石油傘下の極東石油工業の東燃グループ入りで、極東石油の高度化法対策上の更なる投資が必要になるのではないかと心配してしまいます。東燃の株主の皆さんがどのようなご判断されるのか同社の今後に注目したいと思います。今年もお世話になりました。

