

# 供給不足 長期的な課題に

## 元売りの減産続き再発懸念

アスファルト舗装の原料、ストレートアスファルト（ストアス）の供給不足が長期的な課題に発展しようだ。2009年末に一部の地方で深刻化し、北海道ではストアス不足に対応するため、最大20件の工期延伸が決まった。「現状は合材工場がストップするような問題は生じていない」（日本アスファルト合材協会、日合協）が、石油元売りの減産を受け、ストアスの供給不足は舗装業界にとって構造的な問題になってきている。

### 構造問題化する アスファルト不足

—上—

#### 非常事態宣言

「される」と訴えた。

09年12月、北海道舗装事業ファルト合材工場の一部でも協会、北海道建設業協会北ストアス不足から操業を一時北海道支部、北海道アスファルト的に停止せざるをえない事態ト合材協会の3者は「ストレ」けて、ストアス不足が全国にとする非常事態宣言を連名で「広がる懸念が浮上、舗装各社出した。石油元売りに減産体は不安を抱えながら年末年始の解除を申し入れているを過した。最終的に北海道では、北海

## 北海道は工期延伸で対応

事に対して工期を延伸し、ストアス不足に対応することを3月に確認、事態は終息に向かう。日合協も「全国で点的にストアス不足が顕在化したが大騒ぎするほどではなかった」と胸をなで下ろす。

また、ストアスは通常、製造から合材工場でプラントに投入するまで150度程度の高温で保管・運搬する。温度そこが前倒し発注され、想定以上でストアスの需要が一時的に膨らんだことで供給不足に陥った。

#### 舗装各社が対応策

北海道や東北では、需要の低い状況にある。日合協は「緊急の課題」と位置付けている。ある大手舗装会社も「ストアス不足は構造的な問題、社内でも対応策を検討している」と明かす。

進むストアス離れ  
ストアス不足が生じる最大の理由は、国内の需要減少に対応し、石油元売りが減産を急いでいるためだ。燃料油の生産量は1999年をピークに右肩下りの状況で、近年は景気低迷や環境意識の高まりなどの中で、減少スピードはさらに早まっている。また、資源エネルギー庁は燃料油の需要が今後5年間で約16・4%も減る見通しを公表した。

石油製品の軽質化もストアス不足に影響を与えている。ガソリンなどを精製し、残渣（さ）がストアスになるが、石油元売りは需要が大きく、利益率も高い軽質油の製造に力を入れている。軽質分が多い原油を輸入しているほか、

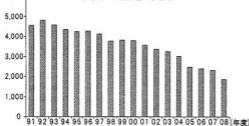
のローリーも専用の構造になっているが、ストアスの需要が落ちた。発注機関の工期延伸という不安定な状況に陥っている。今回の問題は日本各地でいつ再発してもおかしくない状況にある。日合協は「緊急の課題」と位置付けている。ある大手舗装会社も「ストアス不足は構造的な問題、社内でも対応策を検討している」と明かす。

# 厳しい事業環境から生産撤退

## 低い利益率、重いコスト負担

### 構造問題化する アスファルト不足

(1000万) アスファルトの国内需要量実績の推移  
(出典・石油連盟資料)



ことし2月、道路舗装業界に激震が走った。道路用アスファルトの販売シェアで14%程度を占める出光興産が、2011年3月末で生産販売の停止を発表したからだ。「道路予算の削減や既設路盤の再利用の普及を踏まえて今後の需要見込みを想定した結果、アスファルト製造や二次基地のコスト回収が困難と判断」したため、撤退に踏み切った。

2月18日には、コスモ石油が堺製油所(堺市)に約1000億円を投資した重質油分解装置(コーカー)などの設備が完成した。重油から軽油やジェット燃料を取り出す装置に加えて、アスファルト留分を原料にナフサやジェット燃料を生産する分解水添脱硫装置も新設した。需要の少ない重油やアスファルトの生産を減らし、軽油やジェット燃料に振り向けることで「製油所競争力の強化」(同社)につなげる。

日本石油と新日鉱ホールディングスが経営統合し、JXホールドディングスが誕生した。経営戦略の一つとして「精製能力削減、精製設備の効率化・高付加価値化」を掲げており、アスファルトの供給にも影響が及ぶことは必至だ。「少なくとも供給量が3割は減る」という見方もある。石油業界は国内の石油製品に対する需要低迷に対応し、脱国内の製造で間に合わない場合、韓国など海外からの輸入も選択肢の一つだが、「量と価格の両面で中国の方が買っているため、そちらに流れている。不足したらすぐ輸入とはいかず、緊急時の調達先としてはあまり現実的ではない」(日本アスファルト合材協会)。

#### 停止・縮小の波

アスファルトの生産販売を停止・縮小する動きは、出光だけに止まらない。出光が撤退を発表する10日前の2月16日には、昭和シェル石油が京

また、4月には最大手の新しい(日本アスファルト合材協会)。

## 石油元売りの良識に期待

魅力のない製品に

出荷停止の影響甚大

協会)。

界に近付きつつある。

石油業界がアスファルトの製造に力を注がない理由は、石油製品に占めるアスファルトの位置付けが価格と量の両面で小さいためだ。原油に占める各製品の取れる率(得率)で見ると、アスファルトは2%程度。公共投資の削減で需要が減り、利益率も他の石油製品に比べて低い。量がさばらない中で、運搬船やローリーを保有するコスト負担は重く、合材を購入する施工者は、舗装会社の製品担当者は調達できることを前提に道路「アスファルトは元売りから使用許可などを申請している。公共工事の比率が高い舗装工事の価格上からも、施工者がストップすることによる社会的な損害は大きい」。

「元売りもそれは十分に理か解してくれているはず。残念ながら彼らの良識に期待する減少によってこの仕組みも限

# 危機感共有、対応に理解を

## 突発的な供給減に向け備蓄

### 構造問題化する

### アスファルト不足

—下—

公共工事が立て込む年度末、突発的な不足に対応するた  
を乗り切った後、羽田空港D ぬ、備蓄を進めている」と明  
滑走路の舗装が本格化し、6 かす。

月に一段落してから第2東名 高速度道路の舗装工事が加速す  
る。舗装業界にとって、羽田、量が一般的で、加熱し続ける  
第2東名の2大プロジェクト ため、燃料代がかかる。製品  
の舗装の最盛期がずれたこと 事業にとって必要量を必要時  
もあり、現場に混乱が生じて に小まめに調達するのがベス  
いない。ただ、第2東名は御 過剰な備蓄はコストにな  
殿場ジャンクション(JCT) り、採算が悪化する。

しかし、合材工場にあるア スファルトタンクは20トの容  
積が一般的で、加熱し続ける 側の反応は鈍い。発注者から  
ため、燃料代がかかる。製品 は「特に問題とは認識してい  
事業にとって必要量を必要時 ない」「(需要と供給で価格  
に小まめに調達するのがベス が決まる)市場メカニズムに  
過剰な備蓄はコストにな 任せておけばいい」など総じ  
り、採算が悪化する。

発注者に温度差 不足は非常に深刻な問題と受  
け止められているが、発注者 元売りによる供給量の削減  
でストアス価格は中長期的な 上昇が懸念される。元売りは  
「商業ベースに見合った価格 にしてほしい」と舗装業界に  
つきつける。これに対して舗 装業界は「ストアス価格は20  
年前の約3倍。他の建設資材 の値段がそれほど変わって  
いない中で突出した存在」と上 昇を警戒する。

価格上昇に警戒感 舗装業界ではアスファルト  
不足は非常に深刻な問題と受 け止められているが、発注者  
元売りによる供給量の削減 での価格上昇を受け、合  
者間の温度差が大きい」と感 じている。

国交交通省は「中長期的な 課題とは認識しており、安定  
供給は重要だ。現状で具体的 な対策は検討していないが、  
北海道のような事例が起きな 量が大幅に減れば、ストアス  
の争奪戦となり、価格上昇の 回避は難しくなる。

## ストアス争奪で価格上昇懸念

また、舗装各社の頭を悩ま しているのが、必要なアスフ  
ルト量を事前に把握するこ どの難しさだ。政権交代の影  
響もあり、道路工事の総量に トラスに代わる舗装材の研究  
加えて、舗装費の割合が正確 も一部では進むが、すべてを  
に読めない。

日合協は「合材を大量に使 が大規模プロジェクトが、  
(工事量の多い)年度末に重 なる」と一気にストアス不足の  
懸念が出る。工事量の平準化 がストアス不足に対する最善  
策」と求める。国交省も「早 需要増に対応することは難し  
い段階で(合材需要の)計画 を出せば業者は対応しやすい  
という話は聞いている」と理 解を示す。

先行き不透明で拍車 自動車の小型化やハイブリ  
ッド化、電気自動車の普及と 足。発注者と舗装業界が危機  
感を感じ、今まで以上に連 ソリンの需要が減り、それに  
連動してアスファルトの生産 量落ち込む。