

「特石法」廃止の影響と石油関連業界の今後の対応方向

(財)山口経済研究所

調査研究員 中 村 滋

はじめに

規制緩和が国内の幅広い分野にわたって進行しつつある中で、石油備蓄法と揮発油販売業法の改正とともに、「特定石油製品輸入暫定措置法（特石法）」が平成8年3月末をもって廃止された。これにともない、事実上石油会社に限定されていたガソリン、灯油、軽油の輸入が4月から原則自由化され、備蓄や品質面での一定条件をクリアすれば、だれでも自由に輸入し、国内で販売することができるようになった。

「特石法」は、1980年代半ばに中東産油国からの石油製品の輸出増大が見込まれるのにもともない、石油消費国として、揮発油、灯油、軽油（特定石油製品）の円滑な輸入を図るため、昭和61年に輸入事業に必要な暫定措置として10年の時限立法で制定、施行されたものである。

石油はわが国一次エネルギーの6割弱を占めており、そのほとんどを海外からの輸入に依存しているため、安定した量の確保を図ることがエネルギー政策を推進していくうえで、極めて重要な課題でもあった。そのため、わが国は「消費地精製方式」を石油輸入の基本とし、石油製品の輸入業務を行う者は、代替生産能力、品質調整能力及び備蓄確保能力を有する者として事実上国内の石油精製会社に限定、製品需給が逼迫した場合でも、安定供給に支障をきたさないように国内精製への振り替えで対応できる体制を維持してきた。

その反面、石油製品は国内品と輸入品の競争が生じにくいため、価格水準及び価格体系の是正が進めにくいため、内外価格差が生じやすくなっていた。そこで、石油製品の安定供給とともに、より効率的な供給を実現するため、「特石法」の廃止、石油備蓄法の改正、揮発油等の品質の確保等に関する法律（改正揮発油販売業法）が施行され、海外からのガソリン、灯油、軽油の輸入が自由化されるなど石油制度の整備が図られたのである。

今回の主な改正点は、(1)輸入業者に直近1年間の輸入量に対応した70日分の備蓄義務と品質維持義務が課せられたこと (2)品質維持についての明確な規定がガソリン以外の石油製品についても設けられ、品質規格が強化されたこと(3)標準品質表示制度が設けられ、標準をクリアした製品にはS Q（スタンダード・クオリティー）マークが表示できることなどである。

さらに、これまで給油所の数や設備能力が過大なため、過当競争が生じ、健全な給油所の経営が困難となることから新增設が抑制されていた「指定地区制度」（山口県内には指定地区は無い）が本年10月18日で廃止されるほか、来年度からはスタンド新設時の供給証明も不要になるなど、規制緩和が一層進展するもようである。

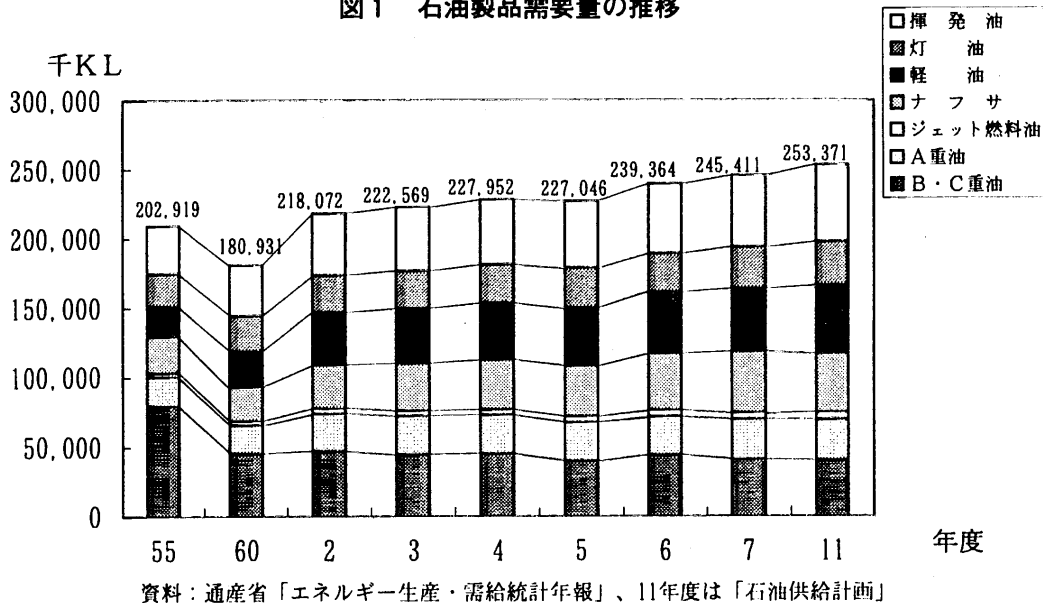
「特石法」の廃止そのものは製品輸入の自由化でしかないが、石油会社以外の企業や団体が海外からガソリン等の輸入を開始することで、文字どおり国際競争の時代へと突入するので、海外の製品市況が国内市場に直接反映されて、国内における石油製品の価格や流通構造などに大きな影響を及ぼすのではないかと見られる。

1. わが国の石油製品の需要・生産動向

(1) 石油製品の需要・輸入動向

わが国における石油製品の需要は、【図1】のとおり、昭和60年度を底として、その後回復基調に転じ、運輸・民生部門を中心に順調に推移している。平成に入り、不況の影響等もあって伸び率が低下し、平成5年度は前年度比若干のマイナスとなったものの、平成7年度は2億4,541万KL（同2.5%増）と、景気の回復基調に加え、記録的な猛暑の影響などにより、第2次石油危機前の昭和53年度の2億3,508万KLを超える過去最高の実績を記録した。活力のある経済と豊かな生活を維持していくには石油製品は不可欠であるため、国内需要は今後も増加基調が続くと考えられる。

図1 石油製品需要量の推移



次に、平成7年度における石油製品の国内消費量について油種別にみると、【表1】のとおり、揮発油（ガソリン）が5,162万KL（国内燃料油消費量の21.0%）を占め、軽油が4,546万KL（同18.5%）、灯油が3,005万KL（同12.2%）で、これらの特定3品で過半数を占めている。そのほか、重油が6,947万KL（同28.3%）、ナフサが4,397万KL（同17.9%）となっている。

また、国内燃料油消費量に占めるガソリンのウエイトの推移をみると、昭和55年度が16.5%、60年度が20.3%、平成7年度が21.0%と次第に高まってきている。軽油も同じく10.3%、14.3%、18.5%とガソリンと同様にそのウエイトが次第に高まってきている。

ガソリン消費量の伸びは、モータリゼーションの進展にともなう自動車保有台数の増加によるものと考えられる。また、軽油の伸びについては、トラック輸送や宅配便などの物流が特に活発になってきたことにより、輸送用燃料が増加したためと考えられる。

これに対して、重油は昭和55年度の47.9%から60年度は36.2%、平成7年度には28.3%へとそのウエイトが次第に低下してきている。それは、電力部門においては原子力発電やLNG（液化天然ガス）発電等の新規立地が進み、火力発電用のC重油が大きく減少しているためである。また、エネルギー消費量の多い基礎素材型から消費量の少ない組立加工型への移行や生産設備の海外移転により産業の国内空洞化が進むなど、代替エネルギーへの転換や産業構造の変化などの影響を受けて、需要が大幅に減少してきていることが考えられる。これらのことから、ガソリンや軽油を中心とする白油（軽質油）の増加が著しく、石油製品の需要は軽質化傾向が進んでいる。

表1 石油製品需要量の推移

(単位：千KL、%)

年度	55	60	2	3	4	5	6	7	11
油種	消費量	消費量	消費量	消費量	消費量	消費量	消費量	消費量	消費量
揮発油	34,543	36,698	44,783	46,139	47,152	48,235	50,358	51,618	55,742
灯油	23,566	25,307	26,701	26,881	27,651	28,835	27,834	30,048	31,338
軽油	21,564	25,808	37,678	39,851	40,782	41,808	44,282	45,455	49,290
ナフサ	26,297	24,613	31,423	33,807	35,772	36,505	40,829	43,965	42,469
ジェット燃料油	2,967	3,056	3,739	3,863	4,001	4,134	4,496	4,856	5,102
重油	100,282	65,449	73,749	72,028	72,582	67,532	71,590	69,470	69,430
計	210,083	201,315	270,671	277,734	277,744	277,805	277,825	287,795	293,303
A重油	21,083	20,315	27,067	27,734	27,744	27,805	27,825	28,795	29,303
白・C重油	79,199	45,134	46,682	44,293	44,850	39,727	43,765	40,675	40,127
合計	209,219	180,931	218,072	222,569	227,952	227,046	239,364	245,411	253,371
割合	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

資料：通産省「エネルギー生産・需給統計年報」（7年度以前）、「石油供給計画」（11年度）

一方、わが国における石油製品の輸入量は、【図2】のとおり、昭和61年の特石法施行後は平成元年度まで増加したが、この年をピークに平成5年度まで次第に減少した。平成7年度の石油製品の輸入量は、燃料油全体（潤滑油、アスファルト等を除く）で3,781万KL、前年度比14.8%増と6年度に続き増加しており、国内消費量に対する輸入比率も【表2】のとおり、6年度の13.8%から7年度は15.4%へと増加している。

石油製品は、品目により輸入比率にバラツキがあり、特に輸入比率が高いのは石油化学会社で大量に消費されるナフサで、輸入量は国内消費量の62.3%までを占めている。だが、その他の石油製品については、灯油が11.4%、軽油が3.8%、ガソリンが2.6%と

なっているほか、C重油が7.0%と灯油以外はいずれも国内消費量の1割に満たない低い水準にとどまっている。

図2 石油製品輸入量の推移

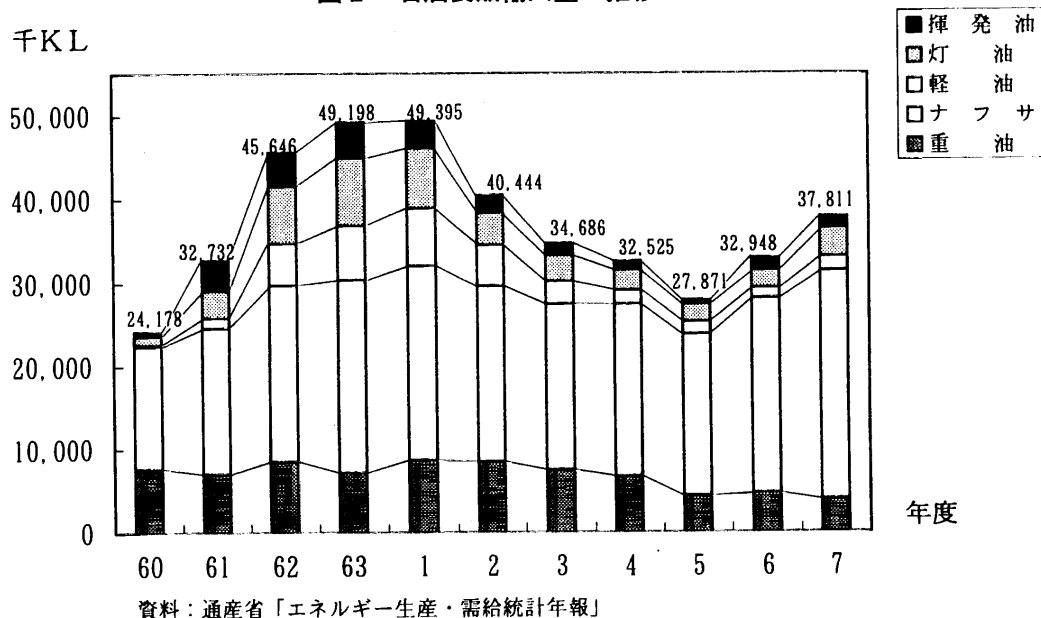


表2 石油製品の国内生産・消費量に対する輸出・輸入比率

(単位：千KL、%)

		平成 7 年 度					平成 6 年 度						
		国内生産量 (A)	輸出 (B)	輸出比率 (B)/(A)	国内消費量 (C)	輸入 (D)	輸入比率 (D)/(C)	国内生産量 (E)	輸出 (F)	輸出比率 (F)/(E)	国内消費量 (G)	輸入 (H)	輸入比率 (H)/(G)
燃料油計		224,359	17,589	7.8	245,411	37,811	15.4	228,714	17,201	7.5	239,364	32,948	13.8
揮発油		51,405	1,346	2.6	51,618	1,343	2.6	50,154	833	1.7	50,358	1,479	2.9
灯油		27,551	488	1.8	30,048	3,415	11.4	27,360	364	1.3	27,834	2,160	7.8
軽油		45,984	2,650	5.8	45,455	1,722	3.8	44,866	1,744	3.9	44,262	1,199	2.7
重油		74,427	9,565	12.9	69,470	3,936	5.7	80,811	10,959	13.6	71,590	4,674	6.5
(A重油)		28,564	1,119	3.9	28,795	1,075	3.7	28,450	1,523	5.4	27,825	1,049	3.8
(B重油)		91	0	0.0	87	0	0.0	135	0	0.0	129	0	0.0
(C重油)		45,722	8,446	18.5	40,588	2,861	7.0	52,226	9,437	18.1	43,636	3,624	8.3
ナフサ		17,279	310	1.8	43,965	27,394	62.3	18,063	325	1.8	40,829	23,426	57.4
ジェット燃料油		7,712	3,230	41.9	4,856	0	0.0	7,460	2,976	39.9	4,496	0	0.0

資料：通産省「エネルギー生産・需給統計年報」

(2) 石油製品の生産・輸出動向

輸入された原油は、電力会社が燃料として直接消費する部分を除けば、約9割が製油所において精製され、各種石油製品がほぼ一定の得率（生産割合）に応じて生産されている。

【表3】のとおり、平成7年度に国内の製油所で原油から生産された燃料油計（潤滑油、アスファルト等を除く）は2億2,436万KLである。平成以降の推移をみると、2年度の前年度比10.5%増をピークに、その後伸び率は徐々に低下していたが、6年度は4.5%増と国内需要の拡大を背景に5年度の伸び率（3.2%増）を若干上回った。なお、

7年度は前年度の反動を受けて1.9%の減少に転じている。

このうち、主な石油製品の生産量をみると、ガソリンが5,141万KL（燃料油合計の22.9%）、軽油が4,598万KL（同20.5%）、灯油が2,755万KL（同12.3%）と、これらのいわゆる特定3品が55.7%（1億2,494万KL）を占めている。そのほかでは、C重油が同20.4%（4,572万KL）、ナフサが同7.7%（1,728万KL）、A重油が同12.7%（2,856万KL）となっている。

一方、石油製品の輸出についてみると【表3】のとおりとなった。平成7年度では、C重油が国内C重油生産量の18.5%（845万KL）、A重油が同3.9%（112万KL）となっているほか、燃料油全体でも国内生産量の7.8%（1,759万KL）と極めて低い水準にとどまっており、C重油やジェット燃料油（41.9%）を除けば、わが国で生産された石油製品のほとんどが国内消費に向けられていることがわかる。

表3 石油製品の国内生産・輸出量の推移

(単位：千KL、%)									
(A) 燃料油計									
年度	生産量	前年度比	増減比	輸出量	前年度比	増減比	輸出／生産	輸出／生産	輸出／生産
昭和62	152,495		100.0	2,562		100.0	1.7		
63	160,838	5.5	100.0	1,688	-34.1	100.0	1.0		
平成1	171,083	6.4	100.0	4,329	156.5	100.0	2.5		
2	189,032	10.5	100.0	7,155	65.3	100.0	3.8		
3	201,390	6.5	100.0	10,880	52.1	100.0	5.4		
4	212,113	5.3	100.0	13,124	20.6	100.0	6.2		
5	218,800	3.2	100.0	16,358	24.6	100.0	7.5		
6	228,714	4.5	100.0	17,201	5.2	100.0	7.5		
7	224,359	-1.9	100.0	17,589	2.3	100.0	7.8		
(B) 軽油									
年度	生産量	前年度比	増減比	輸出量	前年度比	増減比	輸出／生産	輸出／生産	輸出／生産
昭和62	34,573		22.7	175		3.4	0.5		
63	35,446	2.5	22.0	57	-67.4	3.4	0.2		
平成1	40,612	14.6	23.7	227	298.2	5.2	0.6		
2	42,978	5.8	22.7	48	-78.9	0.7	0.1		
3	44,836	4.3	22.3	12	-75.0	0.1	0.0		
4	46,481	3.7	21.9	162	1,250.0	1.2	0.3		
5	48,580	4.5	22.2	766	372.8	4.7	1.6		
6	50,154	3.2	21.9	833	8.7	4.8	1.7		
7	51,495	2.5	22.9	1,346	61.6	7.7	2.6		
(C) 軽油									
年度	生産量	前年度比	増減比	輸出量	前年度比	増減比	輸出／生産	輸出／生産	輸出／生産
昭和62	24,593		18.3	254		9.9	1.0		
63	26,108	4.9	16.2	252	-0.8	14.9	1.0		
平成1	28,625	9.6	16.7	636	152.4	14.7	2.2		
2	33,501	17.0	17.7	640	0.6	8.9	1.9		
3	38,155	13.9	18.9	1,214	89.7	11.2	3.2		
4	40,203	5.4	19.0	1,238	2.0	9.4	3.1		
5	41,749	3.8	19.1	1,595	28.8	9.8	3.8		
6	44,866	7.5	19.6	1,744	9.3	10.1	3.9		
7	45,984	2.5	20.5	2,650	51.9	15.1	5.8		
(D) 灯油									
年度	生産量	前年度比	増減比	輸出量	前年度比	増減比	輸出／生産	輸出／生産	輸出／生産
昭和62	19,766		13.0	79		3.1	0.4		
63	21,166	7.1	13.2	100	26.6	5.9	0.5		
平成1	20,942	-1.1	12.2	448	348.0	10.3	2.1		
2	23,726	13.3	12.6	498	11.2	7.0	2.1		
3	24,910	5.0	12.4	643	29.1	5.9	2.6		
4	26,277	5.5	12.4	465	-27.7	3.5	1.8		
5	27,780	5.7	12.7	448	-3.7	2.7	1.6		
6	27,360	-1.5	12.0	364	-18.8	2.1	1.3		
7	27,551	0.7	12.3	488	34.1	2.8	1.8		
(E) ナフサ									
年度	生産量	前年度比	増減比	輸出量	前年度比	増減比	輸出／生産	輸出／生産	輸出／生産
昭和62	8,717		5.7	49		1.9	0.6		
63	8,468	-2.9	5.3	84	71.4	5.0	1.0		
平成1	9,355	10.5	5.5	327	289.3	7.6	3.5		
2	14,835	26.5	6.3	458	40.1	6.4	3.9		
3	14,697	-0.9	7.3	532	16.2	4.9	3.6		
4	16,297	10.9	7.7	502	-5.6	3.8	3.1		
5	17,537	7.6	8.0	241	-52.0	1.5	1.4		
6	18,063	3.0	7.9	325	34.9	1.9	1.8		
7	17,279	-4.3	7.7	310	-4.6	1.8	1.8		
(F) ジェット燃料油									
年度	生産量	前年度比	増減比	輸出量	前年度比	増減比	輸出／生産	輸出／生産	輸出／生産
昭和62	4,017		2.6	808		31.5	20.1		
63	3,981	-0.9	2.5	557	-31.1	33.0	14.0		
平成1	4,175	4.9	2.4	870	20.3	15.5	16.0		
2	4,705	12.7	2.5	950	41.8	13.3	20.2		
3	5,281	12.2	2.6	1,365	43.7	12.5	25.8		
4	5,991	13.4	2.8	2,027	48.5	15.4	33.8		
5	6,488	8.3	3.0	2,362	16.5	14.4	36.4		
6	7,460	15.0	3.3	2,976	26.0	17.3	39.9		
7	7,712	3.4	3.4	3,230	8.5	18.4	41.9		
(G) 重油									
年度	生産量	前年度比	増減比	輸出量	前年度比	増減比	輸出／生産	輸出／生産	輸出／生産
昭和62	60,523		39.7	1,196		46.7	2.0		
63	65,668	8.5	40.8	639	-46.6	37.9	1.0		
平成1	67,975	2.6	39.4	2,021	216.3	46.7	3.0		
2	72,288	7.3	38.2	4,560	125.6	63.7	6.3		
3	73,512	1.7	36.5	7,115	56.0	65.4	9.7		
4	76,863	4.6	36.2	8,730	22.7	66.5	11.4		
5	76,666	-0.3	35.0	10,946	25.4	66.9	14.3		
6	80,811	5.4	35.3	10,959	0.1	63.7	13.6		
7	74,427	-7.9	33.2	9,565	-12.7	54.4	12.9		
(G1) A重油									
年度	生産量	前年度比	増減比	輸出量	前年度比	増減比	輸出／生産	輸出／生産	輸出／生産
昭和62	20,983		13.8	498		19.4	2.4		
63	23,633	12.6	14.7	317	-36.3	18.8	1.3		
平成1	25,226	6.7	14.7	650	105.0	15.0	2.6		
2	28,539	5.2	14.0	882	35.7	12.3	3.1		
3	27,148	2.3	13.5	983	11.5	9.0	3.6		
4	27,648	1.8	13.0	1,187	20.8	9.0	4.3		
5	27,989	1.2	12.8	1,294	9.0	7.9	4.6		
6	28,450	1.6	12.4	1,523	17.7	8.9	5.4		
7	28,564	0.4	12.7	1,119	-26.5	6.4	3.9		
(G2) B重油									
年度	生産量	前年度比	増減比	輸出量	前年度比	増減比	輸出／生産	輸出／生産	輸出／生産
昭和62	1,766		1.2	1		0.0	0.1		
63	1,332	-24.6	0.8	1	0.0	0.1	0.1		
平成1	945	-29.1	0.6	2	100.0	0.0	0.2		
2	751	-20.5	0.4	2	0.0	0.0	0.3		
3	301	-59.9	0.1	2	0.0	0.0	0.7		
4	155	-48.5	0.1	0	-100.0	0.0	0.0		
5	147	-5.2	0.1	0	0.0	0.0	0.0		
6	135	-8.2	0.1	0	0.0	0.0	0.0		
7	91	-32.6	0.0	0	0.0	0.0	0.0		
(G3) C重油									
年度	生産量	前年度比	増減比	輸出量	前年度比	増減比	輸出／生産	輸出／生産	輸出／生産
昭和62	37,773		24.8	696		27.2	1.8		
63	40,703	7.8	25.3	321	-53.9	19.0	0.8		
平成1	41,205	1.2	24.1	1,368	326.2	31.6	3.3		
2	44,997	9.2	23.8	3,676	188.7	51.4	8.2		
3	46,063	2.4	22.9	6,130	66.8	56.3	13.3		
4	49,060	6.5	23.1	7,541	23.0	57.5	15.4		
5	48,530	-1.1	22.2	9,652	28.0	59.0	19.9		
6	52,226	7.6	22.8	9,437	-2.2	54.9	18.1		
7	45,722	-12.5	20.4	8,446	-10.5	48.0	18.5		

資料：通産省「エネルギー生産・需給統計年報」 注：(A) = (B) + (C) + (D) + (E) + (F) + (G) (G) = (G1) + (G2) + (G3)

2. 山口県の石油販売業界の現状

平成6年の商業統計によると、【表4】のとおり、山口県におけるガソリンスタンド（以下SSとする）の市場規模は約1,479億円と、県内全小売の8.9%を占めている。全小売業が平成3年比1.7%増と伸び悩んでいる中で、SSの販売額は同10.2%増と大きな伸びを示している。

表4 県内ガソリンスタンドの従業者数、年間販売額の推移

(単位：人、百万円、%)

		57	60	63	3	6
全小売業	従業者数	97,557	93,942	100,377	98,148	98,555
	年間販売額	1,262,594	1,308,379	1,414,529	1,626,210	1,654,247
ガソリンスタンド	従業者数	3,955	3,911	4,250	4,019	4,943
	年間販売額	140,967	140,339	120,622	134,249	147,878
全小売業に 占めるウエイト	従業者数	4.1	4.2	4.2	4.1	5.0
	年間販売額	11.2	10.7	8.5	8.3	8.9

資料：通産省「商業統計」

県内には、平成7年3月末で887（内訳は固定式860、可搬式27）のSSがある。SS数（固定式）について昭和62年以降の推移をみると、【表5】のとおり、平成2年3月末の813をボトムに、その後徐々に増加してきていることがわかる。

SSの建設については、昭和54年から10年間、増加を抑制する「廃止代替」ルールであるスクラップ・アンド・ビルド方式が打ち出されていた。しかし、平成2年4月以降はこの規制が撤廃され、SSの建設が自由化されたことにともない、平成2年から7年までの5年間に47カ所、5.8%増加している。これは、全国の増加率5.0%は上回っているものの、中国地方では鳥取県の4.9%増に次ぐ緩やかな伸びに留まっている。

表5 ガソリンスタンド数の推移

(単位：カ所、%)

年	62	63	1	2	3	4	5	6	7	増加率 7年/2年
全 国	55,194	55,254	55,151	55,120	55,597	55,929	56,458	57,073	57,874	5.0
中 国	4,021	4,022	4,020	4,010	4,064	4,105	4,167	4,235	4,303	7.3
鳥 取	364	367	368	370	374	373	380	383	388	4.9
島 根	490	490	494	494	510	517	517	529	540	9.3
岡 山	1,065	1,064	1,058	1,053	1,066	1,080	1,102	1,114	1,124	6.7
広 島	1,282	1,281	1,281	1,280	1,296	1,315	1,337	1,363	1,391	8.7
山 口	820	820	819	813	818	820	831	846	860	5.8
境 玉	1,982	1,998	2,004	2,006	2,023	2,051	2,083	2,115	2,129	6.1
福 岡	1,885	1,872	1,856	1,844	1,856	1,869	1,902	1,933	1,989	7.9

資料：通産省「エネルギー生産・需給統計年報」

注：固定式の3月末現在

次に、平成3年以降のSSの事業者数（山口県石油商業組合調べ）についてみると、平成3年から5年までは468、6年が469、7年が466、8年が461と6年をピークに、以後は販売競争の激化などを反映して徐々に減少してきている。県内でも、販売力を強めるため、元売りや特約店等が新規出店を増やす結果、SS数が着実に増加しているのと

は対照的に、競争力の弱い事業者の統廃合が進みつつあることを示している。

一方、県内における平成7年の石油製品販売量を油種別にみると、【表6】のとおり、ガソリンが79万7,719KL、軽油は83万7,982KL、灯油は43万6,316KLとなっている。対元年比の伸び率ではガソリンが38.4%（全国は38.3%）、軽油が51.5%（同51.5%）、灯油が30.6%（同16.0%）それぞれ増加しており、県内においてもモータリゼーションの進展に対応してガソリンや軽油の消費量はほぼ全国並みの伸びを示している。

表6 石油製品油種別販売量の推移

（単位：KL、%）

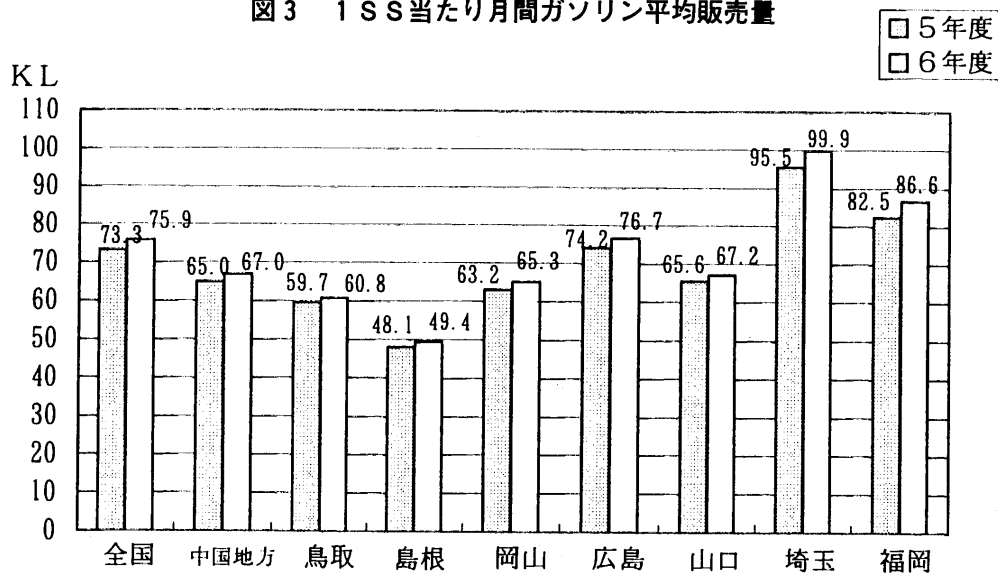
年	油種	ガソリン		軽油		灯油	
		山口県	全国	山口県	全国	山口県	全国
平成	1	576,232	43,289,512	553,040	34,775,807	334,114	27,323,986
	2	603,073	44,920,823	604,180	36,865,425	342,205	26,283,971
	3	622,517	46,139,071	642,453	39,308,394	361,367	27,422,155
	4	641,671	47,515,762	665,877	40,378,471	366,678	27,764,133
	5	651,306	48,236,790	670,758	41,098,904	381,937	28,218,002
	6	679,612	50,366,256	702,870	43,769,961	370,803	28,153,851
	7	797,719	59,882,484	837,982	52,701,328	436,316	31,702,744
増加率 7年/1年		38.4	38.3	51.5	51.5	30.6	16.0

資料：石油連盟

注：石油製品製造・輸入業者23社の販売業者向販売量計

また、1SS当たりの月間ガソリン平均販売量をみると、【図3】のとおり、6年度が67.2KLと中国5県の平均（67.0KL）をわずかながら上回ってはいるものの、全国平均（75.9KL）と比べると1割程度下回っており、山口県は比較的小規模のSSが多いことを示している。

図3 1SS当たり月間ガソリン平均販売量



資料：石油連盟

注：固定式SS

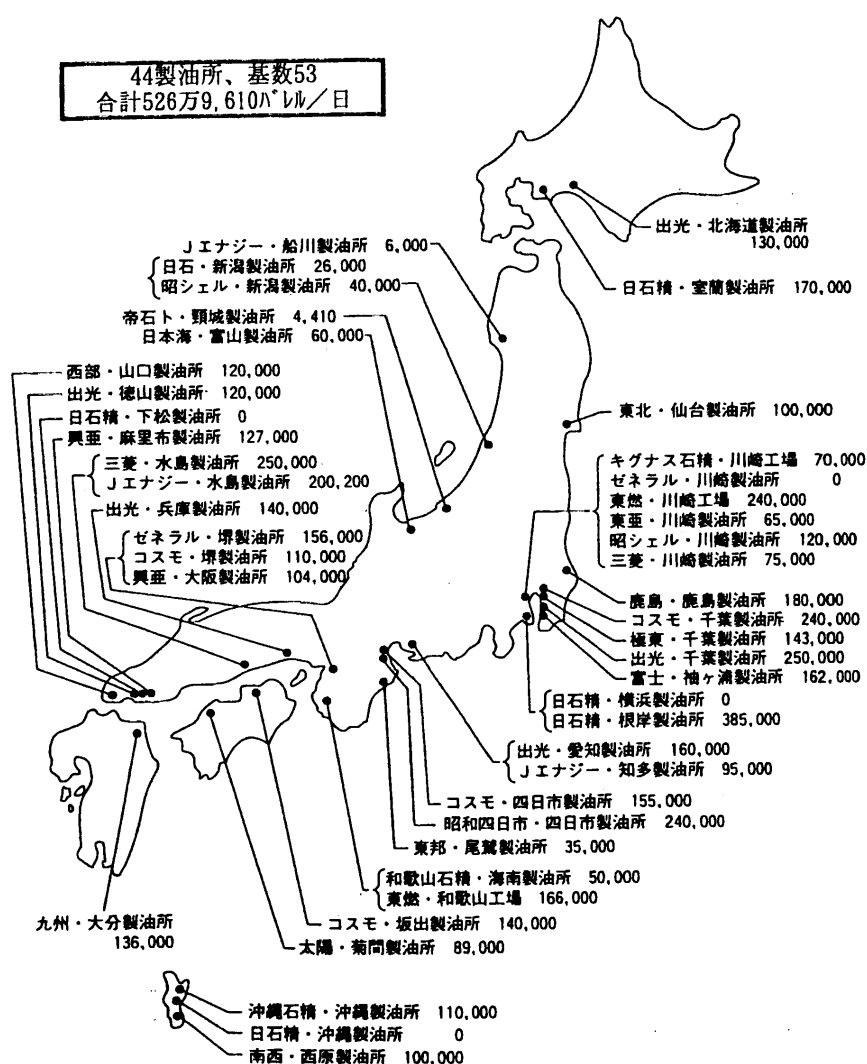
なお、製油所の立地については、石油製品は重量物で輸送コストがかかり、原料となる原油もそのほとんどを輸入に依存しているため、その立地は【図4】のとおり臨海部に立地しており、とくに東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海に集中していることがわかる。

山口県内には、平成8年3月末現在で日産12万バレルの精製能力をもつ出光興産（株）徳山製油所と昭和シェル石油系列の西部石油（株）山口製油所のほか、日産12万7,000バレルの精製能力をもつ日本石油系列の興亜石油（株）麻里布製油所が立地しており、それぞれの系列の石油製品の物流の出発点となっている。

図4 製油所分布・能力図

平成8年3月末現在

(単位：常圧蒸留装置能力 バレル/日)



資料：石油資料月報

また、油槽所も瀬戸内の臨海部に集中している。山陰側は冬場の気象条件が悪く、港が凍結して油送船が接岸できないこともあるため油槽所は建設されていない。下関にキグナス石油、日本石油、林兼石油及び港南各油槽所、小野田に昭和シェル系列の富士商油槽所、宇部にジャパンエナジー油槽所、防府にエッソ、コスモ各油槽所、徳山に昭和シェル石油油槽所、下松に三菱石油、三菱石油系列の山田石油油槽所、岩国に伊藤忠燃料油槽所が立地しており、県内各系列下の特約店や販売店へガソリン等を配送する拠点となっている。

3. 内外価格差と内々価格差

わが国のガソリン価格は「特石法」のもとで、石油製品の輸入が事実上精製会社に限定されてきたことや、元売りを軸とした系列ルートの販売構造が出来上がっていたため、海外の製品市況が国内の製品販売価格に反映されにくく、これまで大きな“内外価格差”が存在していた。

第一次石油危機により原油価格が急騰し、コストアップ分を国民に対して転嫁せざるを得なくなった際に、わが国では行政指導により、灯油は暖房用として生活必需品であったこと、軽油はバス、トラック燃料の産業活動用として不可欠であったことから、どちらも価格が低く抑えられた。それに対して、ガソリンは当時贅沢品とされ、大幅に価格が引き上げられ、いわゆる“ガソリン独歩高”といわれるわが国固有の価格体系が出来上がり、内外価格差が強まったのである。

現在の「新価格体系」に移行する前のガソリンなどの石油製品の税抜き小売価格について、燃料油平均を100として指数化してみると、【表7】のとおり、日本のガソリン指数は173で、ナフサの39、重油の46を大幅に上回っている。しかも、アメリカの1.5倍、ドイツの1.6倍と欧米諸国と比べて際立って高い水準にあることもわかる。一方、産業用燃料として各国ともに価格が低く抑えられているナフサや重油についてみると、日本は5カ国の中では最も低い水準となっており、産業偏重の政策がとられてきたことが価格体系にも端的に示されている。

表7 石油製品税抜き小売指数

油種 国名	ガソリン	軽油	灯油	ジェット 燃料油	ナフサ	重油
日本	173	101	131	78	39	46
アメリカ	113	79	119	75	65	58
イギリス	138	100	88	72	58	51
フランス	122	120	107	74	60	51
ドイツ	105	131	91	77	62	51

資料：日本＝経済調査会「物価版」、東京・大阪・名古屋の平均
アメリカ＝Petroleum Marketing Monthly等

欧州諸国＝O.P.A.L.等

注：平成7年9月現在の燃料油平均を100とする指数（アメリカは6月現在）

一方、国内には地域間での価格差、いわゆる“内々価格差”も存在している。国内の地域別の給油所石油製品市況調査（平成8年6月10日現在）をみると、【表8】のとおり、レギュラーガソリンが全国で一番安い埼玉県と一番高い島根県とでは、1リットル当たり17円の差がある。もっとも、平成7年12月10日現在では、この両県の価格差は1リットル当たり29円であったことからすると、特石法の廃止にともなって内々価格差が縮小してきていることは事実である。

平成8年6月10日現在の山口県の製品価格は、全国平均より1リットル当たりでレギュラーガソリン（店頭現金売り価格）が4円、軽油が2円、灯油は18リットル当たり50円それぞれ高い状況にある。しかし、中国5県の中では山口県はガソリン、軽油は最も安く、灯油は広島県に次いで安くなっており、中国地区は全国と比べた場合、まだまだ価格は高い状況にある。

表8 給油所石油製品市況調査

(単位：円/L)

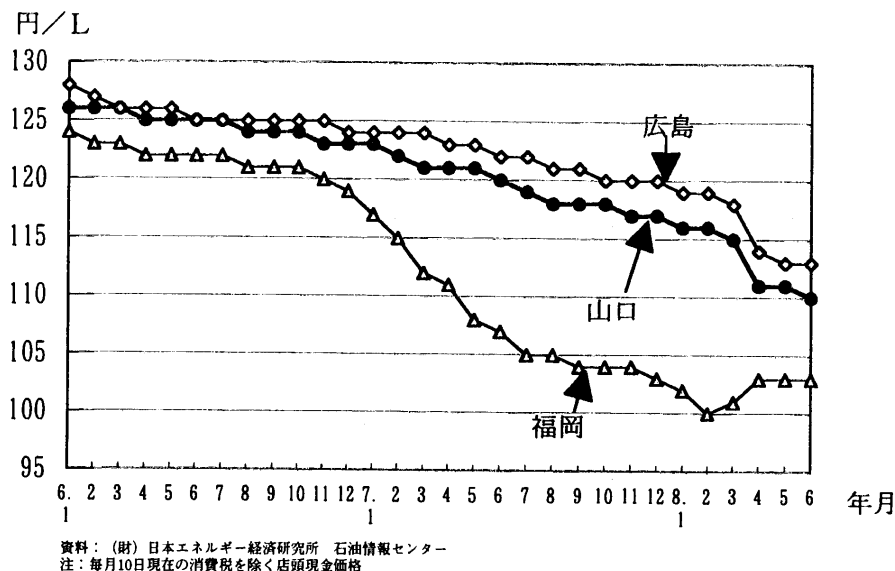
地域名	レギュラー ガソリン	軽油	灯油	
			(18L)	(L)
北海道	108	83	813	45
東北	106	81	817	45
関東	103	80	836	46
(埼玉)	99	78	786	44
中部	102	79	826	46
近畿	110	83	881	49
中国	113	85	907	50
(鳥取)	115	86	925	51
(島根)	116	86	930	52
(岡山)	113	85	923	51
(広島)	113	85	877	49
(山口)	110	83	902	50
四国	112	84	901	50
九州	108	82	863	48
沖縄	108	84	996	55
全国平均	106	81	852	47

資料：(財)日本エネルギー経済研究所 石油情報センター
注：平成8年6月10日現在の消費税を除く店頭現金価格

また、山口県とその両隣県の広島県、福岡県のレギュラーガソリン価格の最近2年半の月別推移をみると【図5】のようになった。これによると、特石法廃止があまり話題にされていなかった平成6年当時では、1月が広島県は1リットル当たり128円、山口県126円、福岡県124円と最大でも4円の価格差しかなかった。しかし、特石法廃止が急速に話題に上がってきた平成7年に入ると、全国的に価格の低下傾向は強まった。なかでも、この3県の場合、販売激戦区である福岡県においては特石法廃止にともなう値下げを市場が先取りするかたちで、平成7年の1年間で117円から103円へと一気に14円も値下がりをした。ところが、特石法が廃止された直後の平成8年4月では、福岡県は3月の101円から103円に1L当たり2円高くなったのに対して、広島県は118円から114円へ、

本県は115円から111円へとともに1 L当たり逆に4円安くなっており、特石法廃止にともなって“内々価格差”が一層縮まってきていることがわかる。

図5 ガソリン価格月別推移



4. 規制緩和がもたらす影響と今後の対応方向

(1) 異業種等新規参入の影響

特石法の廃止を契機に、既に、全国農業協同組合連合会（全農）、伊藤忠商事(株)、日本石油(株)及びジャパンエナジー(株)が韓国の石油大手からガソリンを輸入するほか、ダイエーやジャスコなどの大手流通業者が総合商社と組んでガソリンスタンド事業への参入を表明している。各種規制に守られて「護送船団」を形成してきた石油産業界も、既存の勢力と新興勢力が入り乱れて販売合戦を展開していく文字どおり自由競争時代へ突入することとなった。

A. 大手スーパーと商社の提携

ガソリンは薄利多売を販売の基本としているスーパーにとっては、粗利益率が通常15～20%と高く、収益性と品揃えの両面から魅力的な商品であるといえるので、集客のための目玉商品として低価格で販売するように位置づけることも可能である。郊外の大規模ショッピングセンター（以下、SC）の来店車数は既存の平均的なSSとは比較にならないほど多く、そこで安価なガソリンが販売されることになれば、周囲のSSは大きな打撃を受けることは避けられない。

現在、全国的な流通網を持つ大手スーパーと商社との業務提携としては、丸紅とダイエー、三菱商事とジャスコの提携がある。ダイエーは、全国に20数カ所あるハイパーマーケットと呼ばれる大型店舗を中心に、駐車場にガソリンスタンドを併設する予定である。8月に長野県松本市のショッピングセンター内に1号店、9月に栃木県石橋市に2号店を開設した。そこでのレギュラーガソリンの販売価格は現在、1L当たり89円程度となっており、周囲のSSも価格で対抗するために、1L当たり95円程度から一挙に6円も下げざるを得ない状況になっている。

一方、ジャスコの店舗数は現在約200店、その大半が広い駐車場を持つ郊外型SCであり、今年の秋には東北地方に1号店を出す予定である。価格も1リットル当たり100円を切る低価格で販売する方針であり、販売量も通常のスタンドの約4～5倍に相当する月間300～500KLを見込んでいる。

その他、北海道ではディスカウントショップを展開するカウボーイが丸紅エネルギーと共同で、4月に北海道苫小牧市と札幌市の店舗に隣接したスタンドを開設しており、出店地域の周辺では新たな価格競争を惹起している。

当面はこのように、中部以東の地方を中心に展開する計画となっているため、山口県内および中国地方には直接的な影響は出てこないが、将来、中国地域にも進出するようなことになれば、周辺のSSは何らかの対策を打たないと大打撃を受けることは避けられないであろう。

B. 全農の動き

一方、全農は現在、全国に約4,900ある農協系スタンドで年間270万KL程度のガソリンを販売している。1SS当たりの月間平均販売量は約46KLと全国の1SS当たり平均の6割程度の水準で経営規模は概して小さく、ガソリン市況が低迷するなか、価格競争面でも苦戦を強いられているとみられる。そのため、全農は4月以降、韓国の油公からのガソリン輸入を開始し、仙台に陸揚げした。安価な輸入ガソリンは、傘下にあるSSの価格競争力を高めるとともに、製品の供給を受けている元売りとの価格交渉を有利に展開する狙いもある。また、全国共通の独自のブランドを導入し、平成9年度末までに約4割に相当する2,000店のSSをJAブランド化することを計画しており、今後、製品の調達、販売両面で徐々に元売り離れを強めていくものと思われる。

C. 製品輸入の問題点など

しかしながら、大手スーパー各社がガソリン市場に参入するためには、ガソリンの安定供給先の確保と販売網の整備が必要であり、伊藤忠商事は、備蓄タンクが整っていないことや、グループ企業の系列店が国内の元売りから大量のガソリン供給を受けていることなどを配慮し、4月に韓国から輸入したガソリンのすべてを元売りのジャパンエナジーに売却した。

中国地方では、いまのところ、ジャパンエナジー水島製油所に韓国からの輸入ガソリンが陸揚げされたほかは目立った動きはなく、山口県内での輸入製品による影響はほとんどないと考えられる。新規の参入業者が、供給先販売店の全量を輸入製品で今後も安定して賄えれば問題はないが、輸入量が限られていて、国内の既存元売りからも引き続き供給を受けていかなければならない状況では、元売りを中心とした既存の系列ルートに対抗していくのは当面非常に厳しく、新規参入が本格化してくるのはＳＳでの“セルフ解禁”以降との見方が一般的となっている。

ＳＳのセルフ化については、平成10年3月末を目処に消防法の改正が現在検討されているが、1年程度速まる可能性もあり、その結果次第で他の大手スーパーなどの新規参入の可否が決まるものと思われる。

また、商社の動きとしてはガソリン輸入のほか、軽油の輸入に踏み切った商社もある。伊藤忠商事は今年の7月に韓国産の軽油7千KLを四国の菊間町にある太陽石油の製油所に陸揚げした。新価格体系が導入されて、国産軽油の卸価格は1L当たり30～33円と昨年秋よりも1L当たり5円程度高くなっている。これに対して輸入軽油は諸コスト、マージンを含めても、1L当たり20円台の後半で販売ができるため、需要家への直接納入が多い軽油は、とくに値上げに難色を示しているトラック業界などの大口需要家にとっては、魅力的な商品といえるであろう。

(2) 内航海運への影響

石油製品を取り扱う内航海運は、各石油会社の製油所から石油製品の陸上の物流拠点となる油槽所までの配送機能を受け持っている。

石油製品はユーザーが全国に分散しており、これまでは需要が少ない地域に対しても、シェアを維持、拡大するために配送しなければならなかったので、元売り各社は各県毎にそれぞれ物流の中継拠点となる油槽所を設けていた。しかし今後は、油槽所の大型化・集約化、物流施設の共同利用、さらにはバーター取引により、自社の需要が少ない地域への配送を他社に委託するなど、事業提携を一層拡大し、共同で物流コストを削減する動きが活発化してくるものと思われる。それに伴って、各系列毎に行われていた交錯輸送が合理化され、近距離内で重複している油槽所があれば、将来、統廃合される可能性もある。

具体的な動きとしては、コスモ石油、ゼネラル石油、ジャパンエナジー、昭和シェル石油、モービル石油の元売り5社は、これまで個別に保有していた高知県内の油槽所を統合し、共同利用することなどがある。元売り5社が足並みを揃えて油槽所の共同利用に合意したのは同地区が初めてのケースであり、内航タンカーへの影響がどの程度になるかはまだわからないが、今後、各地で同様の取り組みが進み、元売り各社の共同化による物流合理化に向けてさらに拍車がかかってくるとみられる。山口県内でも将来は、距離的に近い油槽所間での共同利用によって油槽所の統廃合へと進む可能性もあろう

し、荷主サイドの元売りが製品を融通し合うことにより、これまでは遠隔地にある自社系列の製油所から海上輸送していたものを提携先の近くの製油所から陸上輸送へと切り替えることも考えられる。

そのほか、末端の小売店である給油所が過当競争を展開していく中で淘汰されてくれば、元売り系列間でSSの減少に伴う需要量に変化が生じて、油槽所の集約化や共同利用などによる効率的な配送を図る動きも活発化してくることが考えられる。

内航海運業界では、特石法の廃止以前から、往路、復路ともに積載を心掛けた効率的な輸送を行うべく、業務提携を進めてきており、物流の効率輸送は今に始まったことではない。全国内航タンカー海運組合のまとめで平成8年6月の海上輸送量をみると、重油などの黒油とガソリン・灯油などの白油を合わせた輸送量は、前年同月比で0.38%減少して1,451万4,984KLとなっている。全体でも4ヶ月連続で前年実績を下回り、6月は前年同月比0.79%減の1,579万9,498（全体の単位はKL、トンの単純合算）と特石法廃止にともない、輸送量が減少していることがわかる。

今後の受注量は、元売りの業務提携の進展度合いによって影響を受けるが、元売りサイドもまだ、提携内容を発表しておらず、具体的な動きが表面化してこなければ、果たしてどの程度影響してくるのか、業界も、海運業者もわからず、これから検討していくというのが実情のようである。

ここで、重油を除いた石油製品の山口県における港別の移輸入・移輸出の状況を港湾統計（平成5年）でみると以下のとおりとなった。

まず、移輸入では【表9-1】のようになった。輸入合計は約200万トンで、港別では徳山下松港が約177万トン（構成比87.7%）と大半を占めており、残りの12.3%が岩国港の約25万トンとなっている。また、移入合計は約360万トンで、港別ではこれも徳山下松港が約282万トン（構成比78.6%）と大半を占めており、以下、岩国港の8.7%、下関港の7.2%と続いている。なお、移入の航路を地域別にみると【表9-2】のように、元売り系列の取引関係などを反映して関西以東から全体の75.0%を移入しており、上位10航路では【表9-3】のようになっている。

表9-1 石油製品の港別移輸入実績（平成5年）

（単位：トン、%）

輸 入			移 入		
港湾名	数 量	構成比	港湾名	数 量	構成比
徳山下松	1,765,522	87.7	徳山下松	2,828,883	78.6
岩 国	248,255	12.3	岩 国	311,453	8.7
			下 関	258,116	7.2
			三田尻	131,336	3.7
			宇 部	66,752	1.9
			小野田	1,398	0.0
合 計	2,013,777	100.0	合 計	3,597,938	100.0

資料：港湾統計
注：重油除く

表9-2 石油製品の港別移入実績（平成5年）

（単位：千KL、%）

石油製品	下関港		徳山下松港		岩国港		三田尻港		宇部港		小野田港		集 計	
	トン数	構成比	トン数	構成比	トン数	構成比	トン数	構成比	トン数	構成比	トン数	構成比	トン数	構成比
移 入	141,583	34.9	262,384	9.3	27,531	8.8	54,918	41.8	58,847	88.2	1,398	100.0	546,661	15.2
	(126,203)	(48.9)	(90,564)	(3.2)	(14,118)	(4.5)	(28,522)	(21.7)	(2,848)	(4.3)	(1,398)	(100.0)	(263,653)	(7.3)
	27,437	10.6	146,553	5.2	32,516	10.4	0	0.0	4,109	6.2	0	0.0	210,615	5.9
	48,241	18.7	23,345	0.8	21,329	6.8	46,364	35.3	2,510	3.8	0	0.0	141,789	3.9
	40,855	15.8	2,396,601	84.7	230,077	73.9	30,054	22.9	1,286	1.9	0	0.0	2,698,873	75.0
	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
計	258,116	100.0	2,828,883	100.0	311,453	100.0	131,336	100.0	66,752	100.0	1,398	100.0	3,597,938	100.0

資料：港湾統計
注：重油除く

表9-3 山口県の石油関連移入上位航路（平成5年）

（単位：トン、%）

	受入港	移出港	数 量	構成比
1 位	徳山下松	名古屋	694,119	19.3
2 位	徳山下松	姫 路	497,581	13.8
3 位	徳山下松	淡路島	439,196	12.2
4 位	徳山下松	苫小牧	211,891	5.9
5 位	徳山下松	千 葉	209,036	5.8
6 位	徳山下松	水 島	158,071	4.4
7 位	徳山下松	堺泉北	138,876	3.9
8 位	岩 国	堺泉北	120,826	3.4
9 位	徳山下松	大 分	119,901	3.3
10 位	下 関	岩 国	83,552	2.3
その他			924,889	25.7
合計			3,597,938	100.0

資料：港湾統計
注：重油除く

次に、移輸出では【表10-1】のようになった。輸出合計はその規模も小さく約16万トンとなっており、港別では岩国港の約9万トン（構成比57.4%）に続き、徳山下松港が約7万トン（同42.1%）となっている。また、移出合計は約1,058万トンで、港別では徳山下松港が約437万トン（構成比41.3%）でこれも第1位となっており、以下、宇部港が約309万トン（同29.2%）、岩国港が約304万トン（同28.7%）と続き、これらの3港で99%を超える取り扱いとなっている。なお、移出の航路を地域別にみると【表10-2】のように、九州・沖縄へ46.8%、関西以东へ30.1%と多く移出しており、中国地方域内への移出は17.5%に留まっている。上位10航路では【表10-3】のように、九州が7港と多く移出していることがわかる。

表10-1 石油製品の港別移輸出実績（平成5年）

（単位：トン、%）

輸 出			移 出		
港湾名	数 量	構成比	港湾名	数 量	構成比
岩 国	92,996	57.4	徳山下松	4,365,943	41.3
徳山下松	68,161	42.1	宇 部	3,092,123	29.2
宇 部	795	0.5	岩 国	3,035,996	28.7
			下 関	84,250	0.8
			三田尻	34	0.0
合 計	161,952	100.0	合 計	10,578,346	100.0

資料：港湾統計
注：重油除く

表10-2 石油製品の港別移出実績（平成5年）

（単位：千KL、%）

石油製品	下関港		徳山下松港		岩国港		三田尻港		宇部港		小野田港		集 計	
	トン数	構成比	トン数	構成比	トン数	構成比	トン数	構成比	トン数	構成比	トン数	構成比	トン数	構成比
移	5,460	6.5	296,144	6.8	1,023,233	33.8	34	100.0	522,887	16.9	0	0.0	1,849,738	17.5
	(4,460)	(5.3)	(11,385)	(0.3)	(239,865)	(7.9)	(34)	(100.0)	(55,907)	(1.8)	(0)	(0.0)	(311,651)	(2.9)
出	0	0.0	2,254,805	51.6	1,143,597	37.7	0	0.0	1,556,904	50.4	0	0.0	4,955,306	46.8
	0	0.0	236,750	5.4	192,132	6.3	0	0.0	159,153	5.1	0	0.0	588,035	5.6
	78,790	93.5	1,578,244	36.1	675,034	22.2	0	0.0	853,199	27.6	0	0.0	3,185,267	30.1
	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
計	84,250	100.0	4,365,943	100.0	3,035,996	100.0	34	100.0	3,092,123	100.0	0	0.0	10,578,346	100.0

資料：港湾統計
注：重油除く

表10-3 山口県の石油関連移出上位航路（平成5年）

（単位：トン、%）

	受入港	移出港	数 量	構成比
1 位	徳山下松	博 多	498,265	4.7
2 位	徳山下松	鹿児島	491,088	4.6
3 位	徳山下松	北九州	403,874	3.8
4 位	徳山下松	伏木富山	364,322	3.4
5 位	宇 部	博 多	355,797	3.4
6 位	岩 国	水 島	337,981	3.2
7 位	岩 国	博 多	296,314	2.8
8 位	宇 部	北九州	256,732	2.4
9 位	徳山下松	姫 路	253,476	2.4
10 位	徳山下松	八 代	233,198	2.2
その他			7,087,299	67.0
合計			10,578,346	100.0

資料：港湾統計
注：重油除く

特石法が廃止になった今後は、輸出入に関しては以前とあまり大きな変化はみられない

と思われるが、県際間の取引である移出入に関しては、さきにみたような合理化が各社で追求されて、遠距離間での取引量は減少してくるであろうから、かなり、地域間での荷動きの変動が数字にもあらわれてくることが予想される。

(3) 精製・元売り業者の対応方向

以上のような規制緩和にともなう影響に対して、精製・元売り業者では従来のライバル関係を超えた業務提携や輸送コストの削減、収益の多角化などを本格的に進めてきている。

A. 物流面での業務提携

全国では、日本石油と三菱石油の業務・物流面での提携、三菱石油とコスモ石油の共同出資による物流子会社の設立、三菱石油とモービル石油はハイオクガソリンを共通化するなど製品面での差別化を図る動きが見られる。

中国地域では、当面、出光興産(株)徳山製油所と日本石油(株)境港油槽所及び日本石油系列の興亜石油(株)麻里布製油所の3拠点を活用し、灯油、軽油、重油の相互融通を始めることを計画しており、重油については9月より出光興産(株)徳山製油所と興亜石油(株)麻里布製油所の間で相互融通を始めた。いずれは相互融通の範囲をガソリンにも拡大し、将来は提携関係をさらに強化していく考えであり、海上と陸上の両面から全国規模での物流の効率化を進めていくものと思われる。

B. システム化によるコスト削減

一方、輸入製品に対抗していくためには、陸上輸送コストの圧縮も各社共通の悩みであり、連携策を進めることが必要な分野である。平成6年に道路交通法が改正され、最大24KLまでの積載が可能となったことから、タンクローリーの大型化や物流機能の集中化による計画的配送などが進むと見られる。しかし、24KL積みは高速道路料金が20KL積みの2倍になるため、高速道路を利用しない近距離配送には適しても、高速道路を利用する長距離輸送には不向きな面がある。また、あまり大き過ぎると小型SSに乗り入れることができなくなるため、現状では14KL積みのタンクローリーが主体となっている。

ジャパンエナジーは、油槽所単位での「配送効率化システム」や製油所から直接出荷するSSへの「計画配送システム」を導入する。来年3月までに全油槽所にタンクローリーの最適な配車や運行スケジュールを割り出すシステムを導入し、秋までには系列スタンドに、POS（販売時点情報管理）を利用して在庫に合わせ配車する体制を整える。従来は受注してから配車していたが、POSを通じてSSにおけるタンク在庫量を常時把握し、最適な配車計画を事前に作成することにより時間ロスをなくしようというわけである。

三菱石油では、本社からの最も効率的なルートの指示を受けて小売店へ配送するシス

テムになっており、他の元売り各社も製品を融通し合うバーター方式を多用し、系列の特約店や販売店の数が少ない地域については、提携先に配送を委託するなど提携化が比較的進め易い分野については早い段階で移行してくるのではないと思われる。

石油精製会社は国際競争力を高める観点から、徹底したコスト削減によりＳＳに対して石油製品をより安く供給することが求められ、コスト競争力の向上や財務体質の健全化、強化に取り組み、企業体質の強化を図っていくことが必要になってきている。

C. 収益の多角化

県内の興亜石油(株)麻里布製油所は、収益の確保を図る多角化の一環として、石油コークスを利用した出力14万9,000キロワットの発電設備を建設し、その大部分を売電することとしている。石油精製会社自体としても、残さ油を生かして電力を売る総合エネルギー企業への転換を図っていくのか、あるいは二次精製設備を拡充して、ガソリンをはじめとした特定製品に特化していくのか、今後は共通化できる部分と差別化を図っていくべき部分とを峻別して企業戦略を立てることが求められてくる。そのほか、ジャパンエナジーではグループ企業のコンビニエンスストアで来年末から関東地方を中心として灯油の販売を始める予定である。これは、元売りでも初めての試みである。

(4) 山口県内ＳＳの対応方向

山口県内でも生き残りをかけた方策として、この３月に、給油作業のみはＳＳの作業員が担当するが、代金払いなどその他一切のことは顧客自らが行うセミセルフサービスを併設したＳＳ１号店が宇部市内にオープンした。レギュラーガソリン１リットル当たりの価格は、石油業界が調べた４月下旬時点の県内平均小売価格を大幅に下回っているうえ、景品のほか、洗車の無料サービスも行っている。

また、山口県石油協同組合では、全国に先駆けて石油製品を共同で太陽石油より仕入れ、組合員に安く提供する計画を進めている。仕入価格は元売り各社の提示価格より、１Ｌ当たり５円程度安い水準として、組合員は購入手数料として１Ｌ当たり０.５円（５０銭）を組合に払うしくみになっている。海外からの製品輸入という選択肢が増えてきたことから、従来の縦系列の元売りからの仕入れルートとは別に、他の元売りグループ、商社、海外の３つの調達ルートを想定し、競争入札による選定を同組合では考えている。

さきにみたように、山口県のガソリン価格は全国平均から見るとまだ若干高い水準にあるが、今後の厳しい価格競争に対抗していくためには、少しでも安いガソリンを共同で調達して収益を確保していくことがどうしても必要となってくるであろう。なお、共同購入に参加するＳＳは、系列元売りの商標権の侵害を避けるために、共同購入に参加していることを示すサービスマークと従来の元売りのマークとを並列して表示していくことになる。

当面、組合では月間1,000KL程度の販売を計画しているが、国内の販売価格が為替相

場の変動を受けやすく、計画通りの割安価格で石油製品を調達できるのか、また、ＳＳの土地、建物のどちらも自己所有であれば、取り組みやすいが、土地または建物のどちらか、あるいは両方ともが賃貸であれば、元売りからの強い締め付けが予想され、これまでの元売りとの関係を維持しながら系列を超えた新たなかたちでの安定供給が確保できるのかなどといった問題も抱えている。事実、系列の崩壊を懸念する元売りからは、商標権やＰＬ（製造物責任）法を盾に共同購入には参加しないように働きかけている動きもみられる。

「新価格体系」の浸透にはまだ時間がかかると見られるが、販売業界としても受け入れていかざるを得ない問題である。県内のＳＳは、これまでガソリン需要が比較的順調に伸びてきたほか、経営補助等の援助措置、いわゆる「事後調整」を仕入先から得て経営を維持してきたが、今後はこの「事後調整」が廃止される方向にあり、ＳＳは元売りからの一律的な経営支援を期待できなくなるであろう。また、一部の元売りからは、一般商品の卸売価格に相当する仕切価格が公表されるなど、取引の透明化が進み、価格に対する消費者の目も一段と厳しくなってくるであろう。

さらに、ガソリンマージンの圧縮が現実視される中で、ガソリンの価格低下にどのように対応し、収益確保と経営の改善、体質の強化をどのように図っていくかがこれからのＳＳ経営にとって最も重要な課題となってくる。長年の取引先に対して軽油等の価格引き上げは容易ではなく、現状での交渉も難航している。だが、今後はガソリン販売にのみ収益を依存していくわけにはいかず、灯油や軽油販売による収益の確保は、ＳＳ経営を安定させていくうえでも不可欠な要素であり、既存取引先の理解をどのように得ていくのかも大きな課題といえる。

消費者は価格の安さだけを求めているわけではないが、低コスト化により経営体質の強化を図っていくことが必要であり、車の誘導や窓拭き、ゴミ捨てなどのサービスの中身を絞ってコストを引き下げていくのか、あるいは逆に、サービス機能を充実させ、顧客とのコミュニケーションを高めていくのか、いずれにしても、自社の特性を踏まえ、立地条件等を考慮しながら特徴ある店舗づくりを進めていくことが大事である。

また、かねてから費用がかかる割には効果がみられないのではないかと指摘される客寄せのための過大な景品付き販売などは、無くしていく方向で取り組んでいくことも必要ではなかろうか。さらに、ＳＳのセルフ化についても、自社の経営面にどのような影響を及ぼすのか、収益確保の面からどう対応していくのかなど、解禁となる前に十分な検討を終えておくことが必要であろう。

個々の企業がこれからの厳しい環境下で生き残りを図っていくためには、石油製品輸入自由化の流れを前向きに受けとめ、消費者ニーズの把握に努めながら、これからの新しい流れに対応した独自の経営戦略を展開し、環境の変化に対応できる経営基盤を構築していくしかないのではなかろうか。