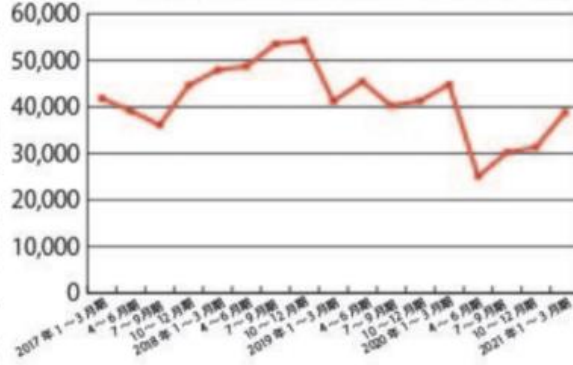


## 4～6月4万円台後半へ

### 国産ナフサ 1～3月7500円上昇

2021年第1四半期（1～3月）の国産ナフサ基準価格は、1ギガ当たり前四半期比7500円（24・0％）高の3万8800円となった。3四半期連続の上昇。油価に連動して好調だった市況を反映した。第2四半期（4～6月）も堅調な油価や石化需要が後押しして大幅な上昇が確実。4万円台半ばから後半になるとみられ、上昇が一気に達する。

〔国産ナフサ基準価格の推移〕（単位：円/ギガ）



ナフサの輸入価格は入算される。市況と相関関係を持つブレント原油先物価格の上昇が顕著だった。昨年12月から今年2月上旬にかけて30%強上昇し、1ギガ当たり63ギガ以上

上となった。ナフサも12月初めの1ギガ当たり400ギガ前後から560ギガ台まで値を上げた。好調な石化需要が後押しし、油価以上の上昇幅となった。第2四半期も上昇が確実。1ギガ当たり4万6000円程度になるとみられる。ブレント油価、

ナフサ市況は3月初めまでさらに上昇。米国の大寒波やサウジアラビアの自主減産継続で原油供給が減り、3月初めのブレントは1ギガ当たり70ギガ弱、ナフサも1ギガ当たり600ギガ台半ばでピークに達した。

原油との値差も4月初めの1ギガ当たり100ギガ前後から70～80ギガ前後に縮小している。新型コロナで経済活動が再開しつつある米国でガソリン需要が増加。製油所の稼働が向上したことでナフサの産出も増え、現地で裁き切れない玉がアジアへ流入した。

第3四半期以降のナフサ価格については、ブレント油価がイラン情勢の影響を受けそう。核合意を巡る米国の協議が進展すれば、イラン産油が市場に進出し、需給を緩める（アメレックス・エナジー・コム）の柳本浩希（石化原料部長）可能性がある。

ナフサ市況は油価に連動するほか、アジアでは7～8月にクラッカの定修が集中するため需要が減少する公算が大きく、下押し要素となる。逆に、今年計画されている韓国や中国でのクラッカー新増設は需要を高める。ただ、オレフィン市況が堅調な一方、モノエチレンクリコールやポリプロピレンなど誘導品市況が頭打ちとの観測も強まっており、誘導品需要動向次第ではナフサの上値も重くなる可能性がある。



## 原油小幅下落 調整金が相殺 大手3社「据え置き」 連休中の仕切り

ゴールデンウィーク中の大手元売3社の仕切り方針は、原油コストの小幅下落と4月積みサウジ調整金の小幅上昇を反映し、いずれも前週比据え置きとなった。今年の連休商戦は4都府県に緊急事態宣言が発出され、需要動向を見極めにくいのが、コスト面は安定した環境でSS運営に向き合えそうだ。別表参照。

### ENEOS

ENEOSは28日、29日から5月12日に適用するガソリン、中間留分「基準価格」の改定方針を決め、系列特約店に通知した。特約店筋によると、ガソリン、灯油、軽油、一般A重油、LS（低硫黄）A重油の全油種が「据え置き」だった。連休を挟むため適用期間は2週間になる。改定を見送るのは1月28日と2月3日分のみ。原油相場は小幅な変動にとどまり、サウジ原油のアジア向け調整金引き上げを含めても改定には至らなかったとみられる。

### 出光

出光興産は、29日から5月12日出荷分に適用する石油製品の仕切り方針を打ち出した。系列特約販売店によると、ガソリン、灯油、軽油、A重油とも前週水準に据え置く。当週の原油コストは小幅下落だったが、4月サウジ調整金の上昇が一部を相殺したとみられる。ガソリン、中間留分とも2週ぶりに上げ止まる。据え置きは1月28日改定分以来

### コスモ

3カ月ぶり。系列特約店によると、コスモ石油マークティンクは、30日から5月6日出荷分の石油製品仕切価格（コスモ指標価格）をガソリン、灯油、軽油、A重油ともに据え置く。3月までは値上げ、4月以降は上げ下げが一定しない展開が続く。仕切価格が据え置かれるのは、1月29日以来ほぼ3カ月ぶり。当週は、サウジ調整金の小幅上昇を織り込んでとみられる。

ENEOS・出光興産・コスモの仕切り改定 (単位:円/ℓ)

	油種	ENEOS	出光興産	コスモ
4月第2週 (8~14日) ※コスモは9~15日	ガソリン	1.0	1.0	1.0
	軽油	1.0	1.0	1.0
	灯油	1.0	1.0	1.0
	一般A重油	1.0	1.0	1.0
	LSA重油	1.0	1.0	1.0
4月第3週 (15~21日) ※コスモは16~22日	ガソリン	▲1.5	▲1.5	▲1.5
	軽油	▲1.5	▲1.5	▲1.5
	灯油	▲1.5	▲1.5	▲1.5
	一般A重油	▲1.5	▲1.5	▲1.5
	LSA重油	▲1.5	▲1.5	▲1.5
4月第4週 (22~28日) ※コスモは23~29日	ガソリン	1.5	1.5	1.5
	軽油	1.5	1.5	1.5
	灯油	1.5	1.5	1.5
	一般A重油	1.5	1.5	1.5
	LSA重油	1.5	1.5	1.5
5月第1・2週 (4月29日~5月12日) ※コスモは4月30日 ~5月6日1週間適用	ガソリン	0.0	0.0	0.0
	軽油	0.0	0.0	0.0
	灯油	0.0	0.0	0.0
	一般A重油	0.0	0.0	0.0
	LSA重油	0.0	0.0	0.0



## 船舶燃料にグリーンメタノール

# 欧州でプロジエクト続々

再生可能原料・エネルギー由来の「グリーンメタノール」を船舶燃料に活用するプロジェクトが欧州で広がっている。ドイツ企業が船舶燃料に用いるための枠組みを作ったほか、デンマークの海運大手はフィーター船の運用に乗り出すことを決めた。グリーンメタノールの生産を目指す企業も増えている。メタノールは重油に比べて硫黄酸化物（SOx）などの排出量を大幅に削減し、温室効果ガスの排出も減らすことができるグリーン燃料。グリーンメタノールを使うことで、より環境負荷を減らした船舶の運航体制確立につなげる取り組み。

ドイツの企業グループ「グリーンメタノール」が構築したのは「グリーンメタノール」を船舶燃料に活用するプロジェクトが欧州で広がっている。ドイツ企業が船舶燃料に用いるための枠組みを作ったほか、デンマークの海運大手はフィーター船の運用に乗り出すことを決めた。グリーンメタノールの生産を目指す企業も増えている。メタノールは重油に比べて硫黄酸化物（SOx）などの排出量を大幅に削減し、温室効果ガスの排出も減らすことができるグリーン燃料。グリーンメタノールを使うことで、より環境負荷を減らした船舶の運航体制確立につなげる取り組み。

## 独やデンマーク まずインフラ整備など

を運航するグリーンメタノールを燃料にした5300トと8300トの船舶を建造する。

コンテナ船に強みを持つデンマークのAPモラー・マースクは、グリーンメタノールを燃料にしたフィーター船の運航を目指している。2023年には20隻コンテナに換算して約2000個分の積載能力を持つ船舶を投入する計画。同社は23年までにカーボンニュートラル（温暖化ガス排出量の実質ゼロ）の船舶を運航する方針で、グリーンメタノールを燃料にした船舶を、この目標を実現するための有効な手段に位置づけている。

APモラー・マースクはさらに、再生可能エネルギー由来の水素とグリーンメタノールなどの燃料を生産・供給するプロジェクトに参加している。複数のフェーズで30年までの完了を予定しており、パートナーはコペンハーゲン空港、物流大手のDSVバナルビナ、フェリー会社のDFDS、スカンジナビア航空、デンマーク電力大手のオーステッド。洋上風力発電による電力を使った電解装置で水素を生産・供給するほか、水素と回収した二酸化炭素を原料にしたメタノールと航空燃料を生産する。メタノールは船舶燃料として用いることを想定している。メタノール最大のメ

ドイツの企業グループ「グリーンメタノール」が構築したのは「グリーンメタノール」を船舶燃料に活用するプロジェクトが欧州で広がっている。ドイツ企業が船舶燃料に用いるための枠組みを作ったほか、デンマークの海運大手はフィーター船の運用に乗り出すことを決めた。グリーンメタノールの生産を目指す企業も増えている。メタノールは重油に比べて硫黄酸化物（SOx）などの排出量を大幅に削減し、温室効果ガスの排出も減らすことができるグリーン燃料。グリーンメタノールを使うことで、より環境負荷を減らした船舶の運航体制確立につなげる取り組み。

APモラー・マースクはさらに、再生可能エネルギー由来の水素とグリーンメタノールなどの燃料を生産・供給するプロジェクトに参加している。複数のフェーズで30年までの完了を予定しており、パートナーはコペンハーゲン空港、物流大手のDSVバナルビナ、フェリー会社のDFDS、スカンジナビア航空、デンマーク電力大手のオーステッド。洋上風力発電による電力を使った電解装置で水素を生産・供給するほか、水素と回収した二酸化炭素を原料にしたメタノールと航空燃料を生産する。メタノールは船舶燃料として用いることを想定している。メタノール最大のメ

タネックスによれば、メタノールを燃料にする船舶は重油に比べ二酸化炭素の排出削減だけでなく、SOxの排出量を99%、粒子状物質（PM）を95%それぞれ減らすことができる。また窒素酸化物（NOx）の排出量を80%削減し、国際海事機関（IMO）が定める三次規制に対応できる。同社はメタノールを燃料として生かす努力も続けており、商船三井との長期契約に基づいてメタノールを燃料にするメタノール専用船を積極的に導入しているほか、グリーンメタノールを生産するアイスランドのカーボ・リサイクリング・インターナショナル（CRI）に出資して持続可能な事業活動の幅を広げている。



**富士興産に1株1250円でTOB アスリード・キャピタル**

シンガポールを拠点とする運用会社のアスリード・キャピタルは27日、燃料油やアスファルトを手掛ける富士興産にTOB（株式公開買い付け）を始めると発表した。期間は4月28日から6月14日まで。TOB価格は1株当たり1250円。

アスリードは16.8%の株式を保有しており、TOBの理由を「経営陣から企業価値向上の方針について納得できる方策が提示されず、中長期的な企業価値向上のために非公開化が必要」としている。買い付け比率の下限は40%に設定した。



## 横浜ゴム・ハマタイト事業

# シーカに11月売却へ

横浜ゴムは、ハマタイト事業をシーカ(フリス)に売却する。同事業はシーリング材や接着剤、コーティング材などをハマタイトブランドで展開する。事業譲渡実行日は2021年11月1日を予定し、日本、米国、中国、タイのハマタイト事業の製販機能をシーカの各現

地子会社に譲渡する。横浜ゴムでは、売却益(税引後)を約50億円と見込む。横浜ゴムの山石昌孝社長は「専門メーカーであるシーカグループとの協働により、さらなる成長が期待できる」とコメントした。

・ビジネス)事業として展開する。事業規模は1000億円程度で、ホース配管、ハマタイト、航空部品、そして工業資材の4セグメントで事業を構成する。今期スタートした3力年の中期経営計画では、主力のタイヤと技術および市場の親和性の高いホース配管やベル

ハマタイト事業は、1958年に創業し、自動車用、建築用のシーリング材やエレクトロニクス向けコーティング材、接着剤を軸に業容を拡大してきた。20年度の売上収益は195億円、事業利益は9億円、調整後EBITDAは16億円となっている。

国内の販売会社である横浜ゴムMBジャパンのハマタイト事業を、横浜ゴムが新設する承継会社を経て、シーカの日本子会社である日本シーカに譲渡する。米国の横浜ゴムインダストリーズアメリカ(YIA、ケンタッキー州)の同事業をシーカの現地子会社が設立する特別目的会社に、中国の杭州横浜ゴム製品有限公司(YIPHZ)、タイのヨコハマラバー(タイランド)の同事業をシーカの現地子会社に譲渡する。

トなどの工業資材に資源投入を進める一方、ハマタイトと航空部品については再編を打ち出していた。

今後、横浜ゴムおよび



# ウメモト インフォメーション



2021年4月30日

担当 坂田

## 三菱ケミカルホールディングス



世界経済低迷にコロナ禍が追い打ちをかけ、ヘルスケアの特需要因も重なり、2020年度は最終赤字を見込む三菱ケミカルホールディングス。時価総額は一時1割を割り込むなど、国内最大の化学メーカーの足元が揺らいでいる。巨大戦艦の舵取りを託されたのが、欧米企業のトップを歴任したベルギー人のジョン・マーク・ギルソン氏だ。3月中旬に来日し、4月1日社長に就任したギルソン氏に話を聞いた。

## スピード感持って変化

### ジョンマーク・ギルソン社長に聞く

横顔

「人生最大の後悔はプロサッカー選手の道を選ばなかったことだ。16歳のときベルギーのファーストリーグに所属したの道を選んだ」という。米国駐在時はパイロットのライセンスを取得。セスナ機を操縦し「美しい景色を見て解放された気分になるのが好きだった」。ゴルフも「スコアより自然を楽しむ方が大きい」。日本では週末のウォーキングを趣味とし、休みがあれば「米国にいる子どもに会いに行く」という。自身の性格は「話しやすい、話しかけやすいのが持ち味だと思う」とする一方、負けず嫌いなこともある。「課題があれば必ず乗り越えて勝とうとする。三菱ケミカルHDをベスト・カンパニーにする」と闘志を燃やする。

るのは、イノベーション、知的財産、品質、サービスであり、当社や日本の化学企業が強みとする付加価値の高いものだ。われわれはマージンが高く市場機会に溢れる機能化学に力を注いでいく。カーボンニュートラルや循環型社会も機会になる。

投資家に目を向けて

！日本の化学企業が欧米の化学企業のように時価総額の水準を高めるには何が必要ですか。

日本企業は人件費やコストが高いのに合理化やコスト削減に前向きではなく、新型コロナウィルスのような厳しい局面でも合理化やコスト削減に躊躇しているように感じます。もう一つ、日本企業は株主や投資家あまり目を向けなかった。欧米企業は株主還元を重要視している。日本企業は資金に余力があっても内部留保し自身で再投資するが、欧米の場合は剰余金があれば株主に還元し、と再を上昇、株主や投資家は有望な投資先に投資する。イノベーションを生み出す資金が足り、資本の再配分がうまく機能している。ただ日本も少しずつ欧米流に変わっていく感じがしている。少なくとも投資家に注意を払う傾向が強まっているようだ。われわれは自分たちの強みに注力し投資していく。強みに投資することは理にかなっている。

## スピード感持って変化

！新社長のミッションは、コスト削減が欠かさないのは明らか。しかし、循環型社会に適する製品や技術を生み出すには投資が必要だ。そのため、まずはカーボンニュートラルへの向かい、化学業界にとって最大の課題となる。課題を乗り越えるため、当社グループは集中し取り組む必要がある。グループ会社がバラバラでは、この難局は乗り越えられない。100%のチームワークをつくり上げ、サバイバル競争を勝ち抜くため、できることは何でもする決意だ。そして株主、従業員、顧客、当局の4者を満足させられなければならない。このミッションは達成できないと考えている。

合理化は短期集中で！M&A（併・買収）で企業規模は拡大しましたが、利益面や財務面に課題があります。どのくらい時間をかけて合理化しますか。

！ここ数年の業績をみれば、コスト削減が欠かさないのは明らか。しかし、循環型社会に適する製品や技術を生み出すには投資が必要だ。そのため、まずはカーボンニュートラルへの向かい、化学業界にとって最大の課題となる。課題を乗り越えるため、当社グループは集中し取り組む必要がある。グループ会社がバラバラでは、この難局は乗り越えられない。100%のチームワークをつくり上げ、サバイバル競争を勝ち抜くため、できることは何でもする決意だ。そして株主、従業員、顧客、当局の4者を満足させられなければならない。このミッションは達成できないと考えている。

！M&A（併・買収）で企業規模は拡大しましたが、利益面や財務面に課題があります。どのくらい時間をかけて合理化しますか。

！ここ数年の業績をみれば、コスト削減が欠かさないのは明らか。しかし、循環型社会に適する製品や技術を生み出すには投資が必要だ。そのため、まずはカーボンニュートラルへの向かい、化学業界にとって最大の課題となる。課題を乗り越えるため、当社グループは集中し取り組む必要がある。グループ会社がバラバラでは、この難局は乗り越えられない。100%のチームワークをつくり上げ、サバイバル競争を勝ち抜くため、できることは何でもする決意だ。そして株主、従業員、顧客、当局の4者を満足させられなければならない。このミッションは達成できないと考えている。

## 化学コンプレックスは存続

！日本の化学企業が欧米の化学企業のように時価総額の水準を高めるには何が必要ですか。日本企業は人件費やコストが高いのに合理化やコスト削減に前向きではなく、新型コロナウィルスのような厳しい局面でも合理化やコスト削減に躊躇しているように感じます。もう一つ、日本企業は株主や投資家あまり目を向けなかった。欧米企業は株主還元を重要視している。日本企業は資金に余力があっても内部留保し自身で再投資するが、欧米の場合は剰余金があれば株主に還元し、と再を上昇、株主や投資家は有望な投資先に投資する。イノベーションを生み出す資金が足り、資本の再配分がうまく機能している。ただ日本も少しずつ欧米流に変わっていく感じがしている。少なくとも投資家に注意を払う傾向が強まっているようだ。われわれは自分たちの強みに注力し投資していく。強みに投資することは理にかなっている。

## イノベーションの原資は市場に

聞き手：佐藤編集局長  
△略歴▽  
1989年、ウ・コーニング社。2005年、コナクリート・バイオレジデン、09年、エグゼクティブバイオレジデン、11年、ヴァンター・バイオマテリアル・アルス社CEO、12年、ニールテックロジ社バイスチエマン兼COO、14年、ロケット社CEO、21年、4月現職。ベリンギ出身、57歳。