



OPECプラス、来週に専門家会合 大幅な変更見込まず＝関係筋

〔モスクワ／ロンドン 21日 ロイター〕 - 石油輸出国機構（OPEC）加盟国とロシアなどの非加盟国で構成する「OPECプラス」が専門家会合を来週開催する見通しだが、政策が大幅に変更される可能性は低いことが、ロシアのノバク副首相とOPECプラス関係者の話で分かった。

OPECプラスは今年1日、協調減産を5月以降、段階的に縮小していくことで合意。これにより、5・6月の削減量はそれぞれ日量35万バレル、7月はさらに40万バレル程度縮小され、全体の削減量は4月の日量700万バレル弱から5月は650万バレル強に低下する見通しとなっている。

ノバク副首相は21日、「1カ月前に会合を開き、（今後）3カ月間の行動計画について協議した。特別なことが起こらなければ、この計画を確認し、新たな計画の微調整を行うだろう」と述べた。

OPECプラス関係者は、来週の会合では現在の合意内容を変更せず、「市場を監視するだけになるだろう」とした。

関係者によると、4月28日に合同閣僚監視委員会（JMMC）の会合のみを開催し、閣僚級会合は開催されない可能性はあるが、まだ決定されていないという。

4月26日には技術委員会が開催され、市場のファンダメンタルズや減産の順守状況などが協議される。

水素 × CO₂ 合成燃料 40年までに商用化

	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	～2030年	～2040年	～2050年
燃料のカーボンニュートラル化	合成燃料の製造技術の開発 ・ 既存技術(逆シフト反応+FT合成プロセス)の効率化 ・ 製造設備の設計開発		大規模製造の実証			導入拡大・コスト低減	自立商用	
	合成燃料の革新的製造技術の開発 ・ CO ₂ 電解(+水電解)+FT合成プロセスの研究開発 ・ 共電解+FT合成プロセスの研究開発 ・ 直接合成(Direct-FT)プロセスの研究開発							

資源エネルギー庁は22日、「二酸化炭素(CO₂)と水素を合成して製造する合成燃料について、将来の利用可能性などをまとめた資料を公表した。2040年までの商用化を目指す方針を明らかにした。脱炭素燃料であるという「環境価値」も含めて早期の自立を目指す。製造量などの具体的な数量目標は明示しなかったが、30年までに高効率かつ大規模な製造技術の実証を行い、30年代に導入拡大とコスト低減を進めるというスケジュールも示した。

資源エネルギー庁・研究会取りまとめ

合成燃料のコスト(現状の試算値)

H ₂	CO ₂	製造コスト	
100円/Nm ³ × 6.34Nm ³ /ℓ	5.91円/kg × 5.47kg/ℓ		
= 634円/ℓ	+ 32円/ℓ	+ 33円/ℓ	= 約700円/ℓ
国内の水素を活用し、国内で合成燃料を製造するケース			
32.9円/Nm ³ + 14.65円/Nm ³ × 6.34Nm ³ /ℓ			
= 301円/ℓ	+ 32円/ℓ	+ 33円/ℓ	= 約350円/ℓ
海外の水素を国内に輸送し、国内で合成燃料を製造するケース			
32.9円/Nm ³ × 6.34Nm ³ /ℓ			
= 209円/ℓ	+ 32円/ℓ	+ 33円/ℓ	= 約300円/ℓ
合成燃料を海外で製造するケース			
20円/Nm ³ × 6.34Nm ³ /ℓ			
= 127円/ℓ	+ 32円/ℓ	+ 33円/ℓ	= 約200円/ℓ
将来、水素価格が20円/Nm ³ になったケース			

30年までに 高効率・大規模製造技術実証

合成燃料は、工場や発電所などから排出されたCO₂を再利用して製造が可能。カーボンニュートラルとされている。製造方法はフィッシャー・トロブッシュ法(FT合成法)と呼ばれる水素とCO₂の合成反応が代表的だが、CO₂電解など新たな製法も研究が進む。トラックなどの商用車からジェット燃料、船舶用燃料、灯油といった民生用燃料の代替など幅広い領域で活用が期待されている。

分離・回収コスト低減カギ

今回の取りまとめは、FT合成プロセスを利用する大規模実証と、革新的な製造プロセスの基盤技術開発の両方を進める方針を示した。今後10年で集中的に開発を進める。合成燃料研究会の試算では、現状の技術で合成燃料のコストは最小で1/3程度と見込まれる。このうち製造コストは同32円)で占める。取りまとめ資料で研究会は「合成燃料のコスト低減は水素価格とCO₂の分離・回収コストの低減が重要である」と指摘した。

経済産業省は「グリーン成長戦略」で、合成燃料価格を50年にガソリン価格以下のコストを実現するという目標を掲げている。現状の技術でも、水素価格が政府の50年目標である20円/ノルマル立方メートルまで低下すれば、約200円/ℓで合成燃料の提供が可能となるという。

今回の合成燃料研究会は4月16日にかけて3回にわたり開催された。これまで議事などの資料はすべて非公表だったが、22日に取りまとめを公表した。研究会を今後開催する予定はないが、継続的に関係者で情報交換は行う。研究会は石油精製備蓄課が事務局を務め、ENEOSなど石油元売り各社や日本自動車工業会、産業技術総合研究所などが参加した。

国内で値上げ交渉開始

ヒマシ油 市況上昇、海上輸送費が高騰

ヒマシ油は国内で値上げ交渉がスタートした。主産地インドが作付面積を減らし、タイト感を演出。こうしたなかで中国の買い占めが起きたため、国際市況が昨春比約

30%上昇した。コロナ禍における行動制限で続伸する見通し。国内メーカーおよび輸入業者は、市況の上昇に海上輸送のコスト増も重なり収益性が悪化。自助努力で吸収し

切れなくなったことから、上昇分の転嫁を急ぐ。ヒマシ油は昨年、前季豊作となったインド産原料由来分が出回るなか、コロナ禍で需要不振に見舞われ供給過剰となり、春に1ト当たり1350ポンドまで下落した。農家の売り惜しみで1400ポンドに持ち直したが、中国

以外の需要回復が見込めないうえに昨季分の供給が上乗せされるため市況は停滞すると目されている。しかし、足元は1750ポンドまで上昇している。昨秋頃からインドが作付面積を縮小し供給を減らすとしてタイト感を演出。中国勢が買い占めた

ため、年末から市況の上昇圧力が強まったようだ。インドでは金融商品が全面高となっていることから「ヒマシ油にも投機筋が入ったのでは」（市場関係者）との見方もある。インドではこのほど、1日当たりの新型コロナ感染者数が25万人を超えた。ことを受けて、一部の州で行動制限が始まったもよう。搾油や輸送が滞るため、市況は続伸するとみられている。こうしたなか国内メーカーおよび輸入業者は商品市況の上昇と海上輸送費用の高騰が収益を圧迫。各社とも値上げ交渉を開始した。

アジアS M、1200ドル台に

域内での定修相次ぎ反騰

スチレンモノマー(SM)のアジア市況が反騰した。原油価格が上昇するなか、大寒波の影響で米国の稼働が低下するなど需給タイト化が意識され、主原料ベンゼンの高騰もあって2月下旬に1ト当たり1300ポンドに

した。ベンゼンは900ポンド前後の高値で推移している。SMは昨年、中国で浙江石化の年産能力120万ト、恒力石化の70万ト、宝来の35万トと新規設備が相次いで稼働を開始した。アジア市況は上値の重い状況が続いていたが、10月の国慶節休暇明けから続騰し、11月には1100ポンド台後半まで上昇した。

で下落した後、今年に入ってから原油価格の上昇や米国の大寒波、欧州や中東の生産トラブルなどを受け、2月末に1300ポンド台後半まで高騰した。

3月下旬に1100ポンド以下まで軟化していたが、先週に1200ポンド台後半まで急反騰した。定修などによる供給減が意識されたもよう。3月末頃から韓国のハンファとタルとLG化学、台湾のFCFC、中国の唐山旭陽が定修入りし、4月に入ってから中国でトラブルによる停止が発生した。また、ハンファとタルは電力トラブルで定修明けが遅れるもよう。

ペンゼンのアジア市況は2月末に900ポンド前半まで急騰した後、800ポンドを割り込む局面もあったが、3月下旬から上昇

基調に転じた。4月初めに900ポンドに達してか

ら若干反落したが、先週に再度900ポンド台に乗せた。5月以降は寧波華泰の45万ト、SINOCEMの12万トが加わるとみられ、アジア市況は弱含む可能性がある。

万ト、SINOCEMの12万トが加わるとみられ、アジア市況は弱含む可能性がある。

テイカ、酸化チタン35円値上げ
6月1日納入分から

テイカは、6月1日納入分から酸化チタンを値上げする。改定幅は1ポンド当りの35円。需要はコロナ禍で一時低迷するも、昨年後半から回復に転じ市場価格は高騰している。一方、タイト感で高騰が続くチタン鉱石に加え、燃料や各種副原料、物流などのコストが上昇している。こうした状況下で、環境負荷低減を考慮した持続可能な安定供給に向けた投資を行っていくためには採算は正が必要と判断し、価格改定を決めた。

**豊通、船用バイオ燃料使い運航実験
脱炭素、シンガポールで**

豊田通商は22日、シンガポールでバイオディーゼル燃料を使って船を運航する実証実験を始めると発表した。日系企業では初めてで、シンガポールとしても初の取り組みとしている。石油由来の重油や軽油が燃料に使用される海運業界で、脱炭素化に対応する技術として実証を進める。

豊通の子会社でシンガポールで船舶用燃料油を販売する豊田通商ペトロリアムが、現地港湾当局などと連携して実証実験を始めた。期間は9月までで、シンガポール港内で運航する船舶燃料供給船の燃料にバイオ燃料を使う。

バイオ燃料はパーム油などの植物油や使い捨てにされていた食用の油を使う。実証を通じて運航時の二酸化炭素（CO₂）排出などのデータや船体への負荷を調べる。

海運業界は世界の温暖化ガス排出量の2%を占めている。

JA全農が中国に
日本産コメを輸出

全国農業協同組合連合会（JA全農）は、輸出事業を担う子会社JA全農インターナショナルが、中国最大の穀物・食品企業である中糧集団有限公司（COFCO）が北京で19日発表会を開催

の輸入米新ブランド「KING FOOD」向けに、日本産コメをきょう22日から輸出開始する。輸出するのは、新潟県産コシヒカリで、初回数量として48ト。COFCO

中国に輸出する日本産コシヒカリ



では6月から中国全土の小売店で2キロ多精米として販売する計画。

KING FOODはCOFCOが中国に輸入する日本産、タイ産、カンボジア産といったコメの新たな商品ブランド。中国でも日本産コメは柔らかな食感と香りの良さなどから人気を博している。JA全農では、輸出事業を通じ、国内生産基盤の維持・拡大に向け、新たな販路として中国をはじめとする海外市場を開拓し、国産農畜産物の輸出を一層加速する。

西日本高速会社／中期経営計画発表／大規模修繕、新規整備など

西日本高速道路会社は21日、2021年度から5カ年の中期経営計画「進化2025」を発表した。老朽化が進む高速道路の大規模更新や大規模修繕、ミッシングリンク（未連結区間）の解消に向けた新規建設区間の整備、暫定2車線区間の4車線化など今後取り組むべき計画を明示した。4車線化は優先整備区間（約380キロ）のうち、約5割の事業着手を目指す。サービスエリア（SA）などでは物流車専用の休憩スペースを整備し、自動運転に対応するインフラ環境を整備することも位置付けた。

中期計画策定に当たっては、将来の高速道路を取り巻く環境や新たなモビリティ社会の到来を見据え、将来のありたい姿として▽高速道路の安全・安心をいつまでも守り抜く▽高速道路の顧客体験価値を高める—など五つのビジョンを掲げた上で、19の重点施策を示した。

同社が管理する高速道路のうち、約5割が供用から30年を超える中、トンネルのインバート設置や橋梁のプレキャストコンクリート床版の取り換えなど道路構造物の大規模な更新や修繕を実施。交通規制などによる社会的影響の最小化に努めながら工事を進める。保守点検の効率化を図るため、UAV（無人航空機）や高性能カメラを活用。人工知能（AI）を用いて点検データを分析することで劣化部位を特定し、診断の速度や精度を向上する。

ミッシングリンクの解消では新名神高速道路の大津JCT～城陽JCT間、八幡京田辺JCT～高槻JCT間、京奈和自動車道の大和北道路奈良北IC～郡山下ツ道JCT間、第二神明道路の永井谷JCT～石ヶ谷JCT間など新規建設区間の整備を推進。地方自治体など関係機関と協力しスマートICの整備も進める。4車線化は舞鶴若狭自動車道や山陰自動車道、松山自動車道、東九州自動車道などで実施する。

頻発・激甚化する自然災害に備え、災害対応能力も強化する。のり面などでの災害発生予測や早期発見する常時観測環境を整備。津波や洪水に備え、高速道路を活用した避難施設の整備にも取り組む。

新しいモビリティ社会に対応するため、後続車無人隊列走行システムの商業化を目指すほか、自動運転などの技術革新に対応するための必要なインフラ環境を整備する。SAやとパーキングエリア（PA）などではトラック隊列走行やダブル連結トラックに対応した物流車専用の休憩スペースを設置し、駐車ますの拡張やシャワーステーションなどを整備する。

工事現場管理にDX（デジタルトランスフォーメーション）を活用し、UAVによる3D測量で出来高検査や施工数量算出を省力化。AIでトンネル掘削断面やコンクリート性状を自動判定するなど施工管理の高度化を図る。