



4月原油CIF価格 4163円高 4万5666円

財務省が20日に発表
した貿易統計旬間速報
によると、4月の円建
て原油CIF価格（運
賃、保険料込み到着値）
は前月比4163円
（10・0％）の大幅上
昇を示した。

来の高値をつけた。コ
ロナワクチン普及への
期待感やOPECプラ
スの減産量維持などを
背景に、3月の原油価
格が上昇した影響とみ
られる。

ただ4月下旬（21〜
30日）だけで見ると、
円建て価格は前旬比1
29円（0・3％）と
小幅ながら下落し、4
万5849円になっ
た。旬間ベースで円建
て価格が下落するのは
6旬ぶり。

ドル建ては27％高の
66¢58に6旬続伸し
たが、為替レートが75
銭円高ドル安の109
円48銭となり、円建て
価格を引き下げた。期
間中の通関数量は56
2・4万総だった。

ドル建ても前月比26
¢に4¢64（7・5
％）上がった。円建
て、ドル建てとも5カ
月続騰で、昨年2月以



IEAの化石燃料投資禁止案、石油価格の変動もたらす＝OPEC

[ロンドン 20日 ロイター] - 国際エネルギー機関（IEA）が提案した化石燃料事業への投資禁止について、石油輸出国機構（OPEC）は石油価格の変動につながる恐れがあるという考えを示した。

IEAは18日、2050年までに温室効果ガスの排出量を実質ゼロにするには、エネルギーの生産・利用・輸送方法を抜本的に変える必要があり、化石燃料事業への新規投資を禁止すべきとする報告書をまとめた。

OPECはロイターが入手した文書の中で「2021年以降、新たな石油・ガス投資が必要ないという主張は、他のIEA報告書でしばしば示されている結論とは全く対照的であり、一部の投資家が追随すれば石油市場を不安定にさせる要因になり得る」と指摘した。

さらに「ネット・ゼロ・シナリオは前提条件や結果の点で野心的すぎると考えられるが、多くの政策立案者や石油・ガス会社がIEAのシナリオを戦略立案に利用していることから、投資判断に影響を与え、石油やガスなどの化石燃料の需要（の伸び）を抑制する可能性がある」とし、「国際的な協力がなければ、世界の二酸化炭素（CO₂）排出量を50年までに実質ゼロにすることはできない」と述べた。



石油業界、「番犬」に反応せず IEA警鐘に「冷めた現実」

英紙フィナンシャル・タイムズ（FT）のニューズレター「モラル・マネー」5月19日号では、国際エネルギー機関（IEA）の発表が化石燃料業界に与えた影響について論じた。主な内容は以下の通り。

IEAは18日、2050年までに世界で温暖化ガス排出量を実質ゼロにするための工程表を発表し、化石燃料への新規投資をすぐに停止する必要があるとの見方を示した。こうしたメッセージをIEAが発したことは世界に衝撃を与えた。化石燃料市場の拡大を後押ししてきた機関だからだ。

化石燃料からのダイベストメント（投資撤退）を進めてきた投資家は、今回のIEAの変心で「自分たちの投資戦略が正しかったことが証明された」と受け止めている。

デンマークの年金基金アカデミカーペンションはすでに石油大手の米シェルや英BPなどの化石燃料株のダイベストメントをしているが、アナス・シェルデ最高投資責任者（CIO）は「もっとほかの投資家も追随すべき賢い選択だ」と語る。

一方で、「冷めた現実」も指摘しておく必要がある。政府レベルで、化石燃料の新規開発を抑制するような具体的な政策を導入している国はまだほとんどない。

そしてIEAがレポートを出した18日、北海ブレント原油先物の期近物は一時約2カ月ぶりの高値を付けた。化石燃料株の株価もほぼ横ばいを保った。英蘭ロイヤル・ダッチ・シェルの株主は年次株主総会で同社の「気候変動対策計画」を支持した。25年まで新規の化石燃料開発を継続する内容を含んでいたにもかかわらずだ。

欧州運用大手カンドリアムの投資マネジャー、デビッド・チュープリナ氏は、相場がIEAの発表にほとんど反応を示さなかったことに「興味深い現象だ」と首をかしげる。同氏は、IEAは化石燃料業界にとって「監督当局=番犬」のような存在だと説明する。そして、今回のレポートは「その番犬が目を覚まして、業界に対して『起きろ！』とほえ始めたようなものだ」と語る。

日本の航空業界は脱炭素で欧米に比べて厳しい状況だ。政府や国際社会が求める二酸化炭素(CO₂)排出量の削減で、カギを握る脱炭素燃料の調達で海外に依存し、国内供給網の構築が遅れているためだ。安定調達が手間取れば、運航がままならない危機を迎える。国立環境研究所によると、国内航空や内航海運、鉄道など非自動車運輸部門が2019年度に排出したCO₂は2863万ト、全体の2.6%。13年度に比べて7%削減したが、省エネルギー車の導入が進んだ鉄道の寄与度(20.5%減)が大きいの。海運は4.4%減にすぎず、航空は3.5%増えている。航空業界の脱炭素への壁は高い。9年度の国内航空の排出量は1049万ト。政府が掲げる13年度比で46%削減する30年度目標の実現には、現在のバス・タクシーの排出量より少ない548万トに減らす必要がある。航空業界のCO₂の9割以上はジェット燃料を使う航空機の運航からだ。削減のカギは省燃費機材や運航ルートの工夫に加え、廃棄物や原油、植物からつくる「SAF」だ。

SAFは、ジェット燃料に比べてCO₂排出量を最大で8割減らせる。

脱炭素「46%」への難路

航空、再生燃料争奪戦も「SAF」の国内供給網課題

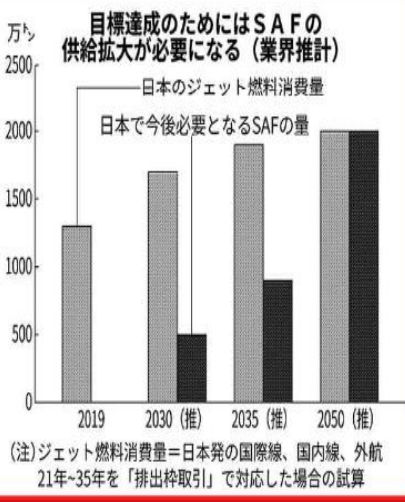
世界のSAFの生産量は航空燃料の使用量の1%以下。技術開発や商業化は欧米が先行し、世界市場の5分の4を占める。日本では日揮ホールディングス(HD)や石油資源開発、コスモ石油などがSAFの事業化の検討に着手した段階だ。ANAホールディングス・サステナビリティ推進部マネジャーの杉森弘明氏は「早急にSAFの必要量を安価に確保できるよう、国内の生産体制の構築が必要だ」と話す。ANAHDはこのほど

「乗り遅れば航空産業が存続の危機になりかねない」(ANAHD幹部)。水素を燃料とする飛行機の検討も進むが、30年には間に合いそうもない。(随時掲載)

されるが、日本には製造事業者が存在しない。航空大手は50年に排出量を実質ゼロとする目標を掲げ、業界試算では達成に向けて国内航空に必要なSAFの量は国内線と国際線を合わせて30年までに500万ト、50年に2000万ト。同年に航空燃料のすべてをSAFに置き換える必要がある。政府の脱炭素目標は国内での排出量が対象だが、国際線の燃料もSAFを確保する必要がある。国際航空では21年からCO₂排出量を抑制する仕組みが始まり、国際民間航空機関(ICAO)は22年の総会で削減の長期目標を検討中だ。調達遅れれば、海外の航空会社もSAFを供給できない日本に就航できない。

SAFの課題はコスト。ジェット燃料の2〜4倍の価格水準だ。経済産業省はSAFの価格について「既存燃料と同程度の1割あたり100円台まで抑える必要がある」と試算する。一方、航空会社はSAFの調達やオフセットのための価格でコストは年々増える。

欧米では製造事業者に補助金を手厚くする動きがみられ、今後は中国なども主導権を握る可能性もある。世界でSAFの争奪戦が始まっており、



ウメト インフォメーション

2021年 5 月 20 日 担当 小松

鹿島、阪神高速会社

U F C床版を高速道路本線に適用／工程半減と通行止め期間短縮



U F C床版でリニューアルした阪神高速
1 2号守口線本線

阪神高速道路会社と鹿島は19日、阪神高速12号守口線本線（大阪市北区）の床版取り換え工事に、超高強度繊維補強コンクリート（U F C）を使った道路橋床版を適用したと発表した。旋回できる専用架設機などを活用し、2018年に実施した阪神高速15号堺線玉出入口の床版取り換え工事と比べ床版架設工程を半減し、通行止め期間を大幅に短縮した。

U F C道路橋床版を適用した高速道路本線の床版取り換え工事は国内初という。

U F Cは水結合材比が15%程度で、圧縮強度も1平方ミリメートル当たり150ニュートン以上という、極めて緻密な高耐久性の鋼繊維補強コンクリート。今回のリニューアル工事では、旋回可能な専用架設機でトラック荷台のU F C道路橋床版を直接受け取り、旋回して所定の位置まで運搬して架設することで架設作業を効率化し、工程を短縮した。

耐久性向上のために、一般的なものより短いずれ止めスタッドを事前にU F C道路橋床版と鋼桁に設置し、貫通孔を半分程度に削減できるずれ止め構造を採用した。床版に雨水などが浸入するのを低減した。

通行止めの影響が大きい高速道路本線の床版取り換え工事では、通行止め期間の短縮や車両を通行させながら床版を取り換える幅員方向分割施工が求められる。

両社は今後、同工事で得られた成果を老朽化が進行している床版の大規模なリニューアル工事に適用するための検討を進め、技術のさらなる向上を図る。