

## 伊藤忠、CO2排出9割減の再生燃料 まずファミマ車両に



伊藤忠商事は6月、廃油からつくるトラックの燃料の取り扱いを国内で始める。二酸化炭素（CO2）の排出量を一般的な軽油と比べて最大9割減らす。まず子会社のファミリーマートが配送トラックの一部に導入する。電気自動車（EV）のトラックが普及するまでの環境対策として広がる可能性がある。

石油は採掘時に大量のCO2を排出するため、採掘をしない廃油の再利用で全体の排出量を抑える仕組み。フィンランドの再生エネルギー会社のネステから調達する。同社は飲食店の廃食用油や食肉加工場から出る家畜の脂などを回収し、軽油と同じ性能の「再生燃料」をつくる技術を持つ。

伊藤忠はまず100キロリットルを調達し、グループ会社の伊藤忠エネクスが供給体制をつくる。ファミマは横浜市の拠点からコンビニエンスストアへの配送を担うディーゼルトラック4～8台程度で導入する。走行や燃費などを検証して、本格導入を目指す。日本企業では全日本空輸（ANA）がジェット燃料として一部利用している。

再生燃料のコストは輸入費用なども含めると軽油の3倍だ。トラック1台が年5万キロ走った場合、年間の燃料費は200万円高くなるが、EVトラックは1台1500万円を超えることもあり、普及するまでは再生燃料が有効とみる。商用車大手の独ダ イムラー・トラックは2030年までに新車販売の6割をEVトラックか燃料電池車（FCV）トラックにする目標を掲げている。

ファミマは店舗から出すCO2を30年までに13年比5割削減する目標を掲げる。物流部門でも脱炭素に取り組む。

国内のトラック・バスのCO2排出量は年間8000万トン超と全体の7%を占める。乗用車ではEVの普及が始まっているが、トラックは車体が大きく大型の電池が必要になることなどからEVへの本格移行は30年以降になると伊藤忠はみる。FCVも価格が高く、燃料の水素の供給網整備が課題になっている。

ネステはフィンランド、オランダ、シンガポールに工場を持ち、年300万トンの再生燃料を生産している。再生燃料は欧米で幅広く使われており、各国当局の補助により、物流会社などが負担する実質コストは軽油と同水準に抑えられている。



今週時点の製油所稼働状況は前週と変わらず、7製油所が定期修理および装置不具合などで停止している。石連週報によると、16～22日の常圧蒸留装置稼働率（設計能力比）は58.1%で、前週比4.2ポイント低下。前年7月26日～8月1日の週以来、ほぼ10カ月ぶりに60%を割り込んだ。

## 製油所稼働率低下

## 10カ月ぶり60%割る

超えており、需給環境に緩みは感じない。

大手元売の仕切価格は出光興産を除いて2週続落し、2週間の累計下げ幅は出光も含めて約1円となった。陸上スポット市場では、当週も先取り値下げがみられるなど、ゴールデンウィーク後はガソリン、中間留分とも、コスト変動に対して安値感が強いまま推移した。

緊急事態宣言下では、燃料油需要の回復は見込めない。陸上スポット玉を取り扱う広域特約店幹部は「質・量ともに低調だった5月の状況を繰り返したくない」と話すが、月替わりで回復したスポット価格が早い段階で崩れるようなら、6月の商環境も改善は見込めない。

22日時点の総在庫量（半製品含む）は、ガソリン前年同期比101.9%、灯油86.7%、軽油109.2%、A重油101.1%だった。元売や広域特約店を総合すると、5月のガソリン販売量は120%弱と在庫の増加率を

### 原油・石油製品供給統計週報（石連週報）

#### 1. 週間製油所稼働状況

項目	当週	前週	前週比		前年比
	5月16日～ 5月22日	5月9日～ 5月15日		%	%
週間原油処理量(kℓ)	2,236,195	2,399,115	-162,920	93.2	101.7
常圧蒸留装置設計能力(B/D)	3,457,800	3,457,800	0	100.0	98.3
週間常圧蒸留装置稼働率(%)	58.1	62.3	-	-	-

#### 2. 石油製品週末在庫量

品目	当週	前週	前週比		前年比
	5月16日～ 5月22日	5月9日～ 5月15日		%	%
ガソリン	2,084,668	2,025,330	59,338	102.9	111.8
ナフサ	1,495,640	1,416,320	79,320	105.6	91.2
ジェット燃料油	748,867	806,192	-57,325	92.9	95.4
灯油	1,518,888	1,492,569	26,319	101.8	92.0
軽油	1,886,253	1,945,090	-58,837	97.0	128.1
LSA重油(硫黄分0.1%以下)	321,616	309,351	12,265	104.0	104.1
HSA重油(硫黄分0.1%超)	452,681	450,499	2,182	100.5	108.1
A重油計	774,297	759,850	14,447	101.9	106.4
LSC重油(硫黄分0.5%以下)	787,379	786,391	988	100.1	101.4
HSC重油(硫黄分0.5%超)	1,200,833	1,227,574	-26,741	97.8	101.6
C重油計	1,988,212	2,013,965	-25,753	98.7	101.5
合計	10,496,825	10,459,316	37,509	100.4	103.9

#### 3. 原油・半製品・装置原料週末在庫量

品目	当週	前週	前週比		前年比
	5月16日～ 5月22日	5月9日～ 5月15日		%	%
原油	11,398,799	11,237,583	161,216	110.3	84.2
粗ガソリン	2,515,200	2,431,292	83,908	103.5	94.9
粗灯油	400,133	422,142	-22,009	94.8	71.3
粗軽油	812,567	837,322	-24,755	97.0	81.4
粗A重油	692,285	729,827	-37,542	94.9	95.7
装置原料	2,447,029	2,515,535	-68,506	97.3	83.3
合計	6,867,214	6,936,118	-68,904	99.0	87.3

(注) 前年比は、石油連盟が昨年公表したデータをもとに算出。



5月上旬  
原油CIF 1384円安  
4万4465円

財務省は28日、5月上旬（1～10日）分の貿易統計旬間速報を発表した。原油CIF価格（運賃、保険料込み

到着値）は、円建てが前週4万4465円に前週比1384円（3・0%）下落した。

円建て価格の下落は2旬連続で、3月下旬（4万3549円）以来の安値。ドル建ては7旬ぶりに下落し、ドル建て35セントの65セントに3月下旬（63セント）以来の安値をつけた。

通関レートは1ドル108円33銭で、1円15銭の円高ドル安。通関数量は113・9万総だった。



## コンテナ不足と景気 需要急増、コロナ禍で効率低下 商船三井・橋本社長に聞く

海上輸送が昨年の新型コロナウイルス禍から急回復し、コンテナ(箱)の不足も目立つ。海運市場が映す世界経済の現状を商船三井の橋本剛社長に聞いた。

**需要修正、遅れも**  
——コンテナ輸送の逼迫にはどのような要因があるのですか。  
「最大の要因は欧米で新型コロナウイルスの感染が急拡大した場面で、港湾や内陸輸送の効率が低下したことです。現場に復帰できる人が増えてきたが、まだコロナ前の状態には戻っていません。効率は北米で2割ほど、主要航路全体で15%くらい落ちているので、それだけコンテナ船と箱の供給が減ったようになっています」

「荷動きも昨年6月くらいまでは低迷していた。だ

### 月曜 経済観測

### 急回復でコンテナ逼迫



商船三井社長  
橋本剛氏

はしもと・たけし 液化天然ガス(LNG)船部門の経験が豊富。4月就任。63歳

## 輸送効率、コロナ前戻らず

が、夏場から回復し、今年に入り上がった需要は、どこかに入ると米政府が打ち出で修正されるはずだ。人の移動が自由になるにつれ、わたった。需要が強いので、モノからコトへ消費はシフト勢以上に在庫を確保しようとする動きも出てくる」

——日本の海運大手は今期、コンテナの荷動きが鈍るとみています。  
「果(も)り消費などで盛

が、夏場から回復し、今年に入り上がった需要は、どこかに入ると米政府が打ち出で修正されるはずだ。人の移動が自由になるにつれ、わたった。需要が強いので、モノからコトへ消費はシフト勢以上に在庫を確保しようとする動きも出てくる」

——日本の海運大手は今期、コンテナの荷動きが鈍るとみています。  
「果(も)り消費などで盛

「北米向けで言えば、2000トンくらいあればコンテナ1個4000トン、自動車を増やして、中国が穀物を増やした。米中摩擦もあって、中国は輸送距離の

「50年までという時間軸では水素やアンモニアで走る輸送船が実現している」と想像できる。30年までという期間では、今ある技術を動員して考えなければならぬ。大型船の燃料を天然ガスに替え、輸送効率を上げる。輸送日数が増え、顧客に不便をかけてしまっても効果的だ」

(聞き手は編集委員 志田富雄)



## [社説]高速道は永久有料にすべきか

高速道路を「永久有料」にすべきかどうか、国土交通省で議論が進んでいる。将来の維持費などを利用者に求めるのか、税金で負担するのかという問題だ。人口減少や脱炭素の社会に向かう中、国土の将来像や交通体系全般を踏まえた幅広い議論が必要だ。

高速道路は建設費や維持費を借り入れで賄い、料金収入で返済する償還主義をとっている。債務は現在、30兆円弱で、今の計画では2065年まで料金を徴収し、それ以降は無料にする予定だ。

道路は国民生活や経済活動の基盤として税金でつくり、無料開放を原則としている。戦後、道路需要に財源が追いつかない時期に、例外として償還主義による有料道路制度が設けられた。

高速道路もその一環で、道路公団民営化でも償還主義は変えなかった。永久有料化は考え方の転換になる。じっくり考えたい。

国交省が永久有料を探るのは安定した財源の確保が目的だ。長期的な維持管理に加え、自動運転など道路機能の高度化への投資も必要だという主張は理解できる。

ただ安定財源は無駄の温床にもなる。例えば防災対策で進む2車線の高速道路の4車線化は従来の償還計画になく、債務を膨らませている。「有料期間を延ばすなら、いっそ永久有料に」と安易に考えたとしたら、無駄を生む構造の温存と言わざるをえない。

維持費や投資は長期的な視点を持ちながら、その時々の方針判断で税金を投入する考え方もある。人口減少や技術の動向、リニア中央新幹線など他の交通機関との兼ね合いで、高速道路をどこまで維持するかは変わってこよう。

長期的な国土のあり方の議論では、地域交流を促すため高速道路網の整備を促す声がある。一方で、脱炭素の観点から排出量の多い自動車輸送を鉄道などにシフトすべきだとの指摘も出ている。

国交省は夏にも一定の方向性を出す。結論を急がず、永久有料化のメリット、デメリットを示して、国民的な議論を促すべきだ。