



## 「ディーゼル対ドーナツ」 植物油の争奪戦が激化 その①

低炭素の自動車用燃料を求める動きが食品会社とエネルギー業界の間に、供給が不足する地味なコモディティー（商品）をめぐる争いを引き起こしている。植物油だ。

政府によるクリーン燃料の促進策を受けて、米マラソン・ペトロリアムや米エクソンモービルなどの石油精製大手は「再生可能ディーゼル」を製品ラインに加えようとしている。通常、原料となるのは植物や動物の脂肪から抽出される食用油だ。

2021年に多くの食用油が過去最高値を更新し対応に追われる食品会社は、この動きに神経をとがらせている。アナリストや石油会社の発表によると、エネルギー業界の植物油市場への関心は高まる一方だ。

「我々は再生可能燃料と環境保護政策を支持するが、大豆油（の価格）は3倍になった。会員企業はどの油も買えなくなるのではないかと心配している」と話すのは、米国製パン協会トップのロブ・マッキー氏だ。

ドーナツチェーン大手のクリスピー・クリーム・ドーナツや製パン大手のビンボ・ベーカリーズUSA、クッキーのペパリッジファームなどが加盟する同協会は最近、米環境保護局（EPA）の幹部らと面会し、バイオ燃料の最低使用量の規定を引き下げよう求めた。

食品会社はかねて、特に07年に使用量規定が大幅に引き上げられたトウモロコシ由来のエタノールなど、米国のバイオ燃料の導入目標に反対していた。今回、焦点は大型車に使われるディーゼル燃料の原料へと移っている。

食品業界と農業界では「食品と燃料が植物油をめぐる争うなか、ディーゼル対ドーナツの論争になっている」と、農業エコノミストでコンサルタントのデビッド・ウィドマー氏は言う。

### 燃料に使う大豆油、国内消費量の45%強に

米農務省では、大豆油の21年の平均価格は2年前の2倍強に当たる1ポンド（約453グラム）当たり65セント（約72円）に達すると予測する。

ニューヨーク証券取引所（NYSE）上場のクリスピークリームは8月、「特に食用油などコモディティー価格急伸によるコスト圧力」を理由に製品を値上げした。ジョシュ・チャールズワース最高財務責任者（CFO）は「コモディティーの短期的なコスト圧力は全く異常だと言わざるを得ない」とアナリストらに語った。

米国ではこれまでになく緊張が高まっている。連邦政府の政策とカリフォルニア州などの低炭素燃料基準を受けて、再生可能ディーゼル増産のための多大な投資が進められているからだ。

米農務省によると、21年に米国でバイオ燃料の生産に使われる大豆油の量は19年比で3割程度増えて115億ポンドに達し、国内の大豆油消費量の45%強を占める見通しだ。

米エネルギー情報局（EIA）は、再生可能ディーゼルの生産能力は24年までに年間51億ガロン（約193億リットル）に達すると予測する。石油精製量に比べればごくわずかだが、20年末時点では6億ガロンで、大幅に増えることになる。

米商品ブローカーのストーンXグループでは、米国の再生可能ディーゼルとバイオディーゼル業界は、28年までに大豆油や菜種油、廃食用油、グリースといった原料がほぼ300億ポンド必要になるとみる。



## 「ディーゼル対ドーナツ」 植物油の争奪戦が激化 その②

### 「再生可能燃料、需要は増える一方」

ここ2年、石油会社は再生可能ディーゼル市場に押し寄せた。エクソンは8月、カナダでの再生可能ディーゼル生産への投資を打ち出した。マラソンをはじめフィリップス66やホーリーフロンティアなどの米独立系石油精製会社もプロジェクトを進めている。

一部の石油会社は農産加工施設を資産に加えている。マラソンは米穀物メジャーのアーチャー・ダニエルズ・ミッドランド（ADM）と合併会社を設立した。中西部ノースダコタ州の農業地帯で大豆の粉碎加工事業を立ち上げ、マラソンが建設中の再生可能ディーゼル工場へ大豆油を送るためだ。

米石油大手シェブロンは先週、油糧種子加工の世界最大手である米ブンゲとの合併による大豆事業に6億ドル（約660億円）を投資する計画を明らかにした。両社は「農家から燃料ステーションまで、信頼できるサプライチェーン（供給網）」を確立するという。

バイオディーゼル精製の世界最大手ネステ（フィンランド）米国法人のジェレミー・ベインズ社長は、航空・陸運業界による再生可能燃料の需要は増えこそすれ減りはしないと話す。「空であれ道路であれ、再生可能燃料の需要は続くと見込んでいる」

だが、原料の価格高騰が再生可能ディーゼルの伸びを少なくとも一時的に鈍らせていることを示す事例もある。

### 植物油は年内に在庫不足の恐れ

米著名投資家カール・アイカーン氏が支配権を握る米石油精製会社CVRエナジーのデビッド・ランプ最高経営責任者（CEO）は8月、米国内で2つの新工場が立ち上がったことに起因する原料価格の「急騰」を受け、南部オクラホマ州での再生可能ディーゼルの新規プロジェクトを一時停止するとアナリストらに語った。

オランダ大手銀ラボバンクのアナリスト、マイケル・マグドビッツ氏によると、植物油の異常な高騰は世界各国にも波紋を広げ、ブラジルとアルゼンチンは最近、バイオディーゼルの最低使用量の規定の引き下げを余儀なくされたほか、インドネシアでは燃料混合計画が危機にさらされている。

米国のバイオ燃料需要は将来的に自国の食用油の貿易の流れを変えることを意味しそうだ、ストーンXのチーフ・コモディティ・エコノミストのアーラン・スーダーマン氏は話す。「米国はますます輸入が増え、純輸出国ではなく純輸入国になるだろう」

ネステのベインズ氏は、バイオ燃料の生産拡大が農業市場に影響を及ぼしていることを認めた。「価格に何らかの短期的影響が出るのか。答えはイエスで、これまでの石油市場がそうだったように、影響が出るだろう。しかし再生可能燃料の強みの一つは、長期的なビジネスになりつつある点だと思う」

米国製パン協会のマッキー氏にとっては、長期の見方はほとんど気休めにもならない。会員企業は仕入れ先から、21年以内に植物油の在庫が足りなくなる恐れがあると伝えられているという。

「事態は好転する前にもっと悪くなる。会員企業によっては非常に心配している」と同氏は言う。「農業従事者がもっと豆を作れるよう、みなで一度立ち止まった方がいい」



## 米メキシコ湾の原油生産、75%以上なお停止 アイダの影響長期化

[ヒューストン 8日 ロイター] - 米内務省安全環境執行局（BSEE）によると、8月末に米ルイジアナ州に上陸した大型ハリケーン「アイダ」の影響で、8日時点で米メキシコ湾の原油・天然ガス生産の75%以上がなお停止している。

原油生産は日量140万バレル、天然ガス生産は日量17億2000万フィートが停止している。ハリケーン襲来に備えて作業員を退避させた288のプラットフォームのうち、70以上は人員がまだ戻っていない。

米石油・ガス大手オキシデンタル・ペトロリアムは、同湾にある10のプラットフォームのうち7カ所がアイダ襲来以降、操業を停止したままだと明らかにした。洋上中継基地と陸上の処理施設が被害を受けたため、再開の遅れにつながっているという。

ルイジアナ州では約32万5000世帯で停電が続いている。先週の100万世帯強からは改善した。

湾岸から離れた製油所では電力が復旧し、操業を再開しつつある。関係筋によると、エクソンモービルは日量52万バレルの製油能力がある同州のバトンルーージュ製油所を週内に全面再開する計画。

エクソンは米戦略石油備蓄から150万バレルを同製油所向けに放出するよう要請している。

アナリストは、湾岸の石油生産業者が被害を調査し、施設の修復を行っても生産を再開できない場合、他の製油所も備蓄の放出を要請すると予想する。

製油所の操業再開の遅れでルイジアナ州では輸送用燃料が不足に陥っており、ヘリコプター運航会社による湾岸石油施設への作業員輸送に悪影響が出ている。



## 米国塩ビ需給 さらにひっ迫へ

### ハリケーンで供給減

### 相次ぎF M宣言 再稼働に遅れも

米国を襲ったハリケーン「アイダ」の影響で、同国内の塩化ビニル樹脂需給のひっ迫が深刻度を増しそうだ。被害を受けたルイジアナ州に集まる塩ビ工場は、原燃料調達難などを理由に再稼働の予定が不透明な現状。テキサス州でのモノマー設備トラブルも重なり、同国の塩ビ生産能力の半分以上が止まっている。市場関係者からは「深刻なタイトバランスが年内は続くのでは」との声も聞かれる。一方、地域間の価格差拡大や物流費高騰でアジアの塩ビ需給にもたらす影響は軽微とみられる。

### アジアへの影響は軽微

ルイジアナ州へのハリケーン上陸前に、同国の塩化樹脂メーカー4社は同州内拠点を計画停止した。設備に大きな被害はないものの、フォースマジュール（不可抗力による供給不能、F M）宣言や再稼働遅れがみられる。オキシゲムはコンベン

ト、ガイスマー両工場のカ性ソーダ（合計60万トン）でF M。ウエストレイクケミカルはプラケミン、ガイスマー両工場で生産



するカ性ソーダ（合計80万トン）、塩化ビニルモノマー（VCM）、PVC（2工場合計119万トン）で、FPCはバトン・ルーシユ工場で生産するVCM、PVC（55万トン）でF Mを宣言した。

### 物流の封鎖で原材料調達難

停電が大きなF M発出の理由だが、物流封鎖による原材料の調達難も再稼働の立ち上げ遅れを招く。ミシシッピ川を原燃料の受け入れや製品出荷に活用するケースが多く、河川氾濫などで運搬船が航行不能になったため、産業ガスなどの燃料を調達できなくなっている。復旧に向けた情報も不足しており、製品出荷の遅れも懸念される。ハリケーンの被害とは

別に、テキサス州では設備トラブルも発生した。8月末にオリンがVCM設備（年産77万トン）について、トラブルを理由にF Mを宣言。同社からVCM供給を受けるメーカーの塩化樹脂生産に影響が及んでいる。

ハリケーンの被害と設備トラブルで合計500万トン強の塩化樹脂生産能力が停止している状況。これは、同国の塩化樹脂生産能力の60%以上にあたる。

### 中南米向けの一段上昇警戒

ハリケーンの襲来前から米国内の需給はひっ迫

す影響は軽微とみられる。人口移動による住宅不足に加え、道路や橋、電力網、水道網整備へのインフラ投資策が米国で進むことも塩ビ需要を活性化させる。さらに今後は、復旧・復興関連の需要が積み重ねられる。両地域間で価格が大きく開いており、米国メーカーがアジアへ塩化樹脂を輸出するメリットがない。実際、米国の塩化樹脂輸出は1~7月累計で70万トンほどで例年の半分以下にとどまる。自国内需と隣国のカナダ・メキシコ、中南米への輸出を優先しており、アジア輸出はほぼ途絶えている。

アジアの需給にもたら

（石川亮）



## サウジ原油の調整金、大幅下げ、10月積みアジア向け、需要懸念が強まる

サウジアラビア国営石油会社のサウジアラムコは、10月積みのアジア向け原油に適用する調整金を大幅に引き下げる。アジア最大の消費国である中国の需要が減速したのが背景。経済正常化が進む米国や欧州北西部向けの調整金は9月積みと同水準を維持しており、強弱感が分かれた格好だ。

アジア向けの10月積みの調整金は、代表油種「アラビアンライト」が1バレル1.70ドルの割り増しで、9月積みから1.30ドル下げる。引き下げは4カ月ぶりで、下げ幅は2020年10月積み以来、1年ぶりの大きさだ。市場からは「予想以上の大幅な値下げだった」（商社）との声が聞かれる。他方、米国向けは1.35ドルの割り増しで、9月積みから横ばいとする。

これまでアジア向けの調整金は、新型コロナウイルス禍からの需要回復を受けて上昇傾向が続いていた。ただ中国で感染が再拡大したほか、経済指標も弱い数字が目立つようになった。「他の中東産原油に比べて割高感があった」（同）との指摘もあり、価格競争力を高めて需要を喚起するために調整金の大幅な下げに動いた。



## 「アドブルー」 一貫供給体制確立

### 埼玉に 製造工場新設 販路拡大

伊藤忠エネクスは、自社グループとして高品位尿素水のアドブルー（AdBlue）を製造し、販路拡大を進める。同社は7月29日に子会社の伊藤忠工業カス西吉見事業所内（埼玉県）に、製造工場を新設。今月7日、同事業所で初出荷式を執り行った。環境配慮意識の高まりでアドブルー需要が増加傾向にあるなか、エネクスグループとして初めて供給体制を整えた。今後は甲府や新潟、栃木など関東圏を中心に展開し、アドブルーの拡大を図る方針だ。

### 環境意識高まり追い風

アドブルーはアンモニアによる還元作用を  
利用してNOx（窒素酸化物）を窒素と水に分解し、ディーゼル車の排気ガスを無害化する製品。エネクスの国内販売シェアは25%を誇り、2020年度販売実績は8万2000総。2016年度から4年間で約2倍に増加しており、今後の取り組みに期待がかかる。

### エネクス

エネクスはこれまでアドブルーの製造をパートナーに委託してきたが、ドイツ自動車工業会（VDA）から各検査を受け、正式にアドブルー製造の認証を伊藤忠工業カスが取得した。今後は伊藤忠工業カスが製造委託する。伊藤忠工業カス部長は今後の展開について「知見を得て、需

要に合わせて広げたい」と話す。伊藤忠工業カスの堤浩二社長は「業界全体で環境意識が高まっている」と述べ、アドブルーの需要拡大に期待を寄せ

左端が堤社長、右端は佐藤部長。アドブルーを通じて環境課題に貢献する





# ウメモト インフォメーション



2021年9月10日

担当 坂田

## 神戸製鋼所、薄鋼板追加値上げ 10月出荷分から1万円

神戸製鋼所は9日、自動車や家電などで幅広く使う薄鋼板（薄板）の販売価格を10月出荷相当分から1トン1万円引き上げると発表した。鉄鉱石や石炭といった原料価格や海上運賃が上昇しており、製品価格に転嫁し採算の改善につなげる。値上げは3カ月ぶり。

対象は熱延、冷延、表面処理の3品種。昨年10月分からの値上げ幅は累計で1トン6万円以上となった。

## インドネシアとUAE、貿易・投資自由化へ交渉

インドネシアとアラブ首長国連邦（UAE）が2国間の貿易や投資の自由化を目指すことで一致した。インドネシアはアフリカ市場への輸出拡大も見据える。UAEは世界4位の人口大国のインフラ整備へ参入を進める。ともにイスラム教徒が大半の産油国だが、産業構造や意思決定の仕組みは異なり、早期に合意できるか不透明だ。

両国は9月初め、包括的経済連携協定（CEPA）の交渉開始を発表した。1年以内の妥結を目指す。自動車、貴金属、（イスラム法に沿った）ハラール食品などの市場へ相互に乗り入れる。

インドネシアは航空・海上輸送のハブであるUAEを通じ、アフリカ市場の開拓も模索する。UAEを構成する7首長国の一つ、ドバイの「発達した金融ネットワーク」を活用する構えもみせた。

インドネシアのルトフィ貿易相は「（UAEを含む）湾岸諸国だけでなくアフリカやそのほかの地域への窓口になるパートナー」を求めていると明かした。新型コロナウイルスの感染拡大による打撃からの「経済回復が喫緊の課題」だとの認識も示した。

国際貿易センターによると、両国間の貿易額は2020年が約29億3000万ドル（約3200億円）で、インドネシアは約4億4000万ドルの輸入超過（貿易収支赤字）。UAEのゼイユーディ貿易担当国務相は、この2国間の貿易額をCEPAで「5倍から10倍」に増やす考えだ。

石油輸出による資金を世界で運用してきたUAEは、人口が世界4位の約2億7000万人で高い経済成長を続けてきたインドネシアへの投資拡大を狙う。UAEはインドネシアの政府系ファンドに100億ドルを投資すると発表済みだ。インフラ、観光、農業などのプロジェクトを支援する。

CEPAの協力項目はバイオテクノロジー、デジタル、新エネルギー、宇宙開発などを優先する。だが、こうした分野でインドネシア側の水準は高いといえず、UAEも豊富な資金で外国から技術を導入しているのが実態だ。首長一族のトップダウンが一般的なUAEに対し、インドネシアでは大統領を議会がチェックする。政策決定を巡る違いは協議に影響しそうだ。