



商品9時30分 NY原油が上昇、ウクライナ原発砲撃で 国内原油は反落

ニューヨーク・マーカンタイル取引所（NYMEX）の原油先物相場は日本時間4日午前の取引で上昇している。AP通信などが日本時間4日午前、「ロシア軍がウクライナの欧州最大の原子力発電所を砲撃している」と報じ、原油の供給懸念が一段と強まった。WTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）原油の期近4月物は一時1バレル112ドル台後半と前日3日の清算値（107.67ドル）を大幅に上回った。

4日朝方の国内商品先物市場の原油は3日ぶりに反落して取引を始めた。取引量が多い7月物は1キロリットル6万8540円と前日の清算値に比べ1940円安い水準で寄り付いた。イラン核合意の再建交渉を巡り、協議が近く妥結するとの観測が浮上した。イラン産原油の禁輸が解除されれば、需給逼迫が和らぐとの見方から売りが出た。

金は3日続伸している。中心限月の2023年2月物は1グラム7172円と同24円高い水準で寄り付いた。安全資産とされる金に買いが集まりやすかった。3月の米連邦公開市場委員会（FOMC）で、米連邦準備理事会（FRB）による急速な利上げ観測が後退し、インフレ懸念は続くとの思惑からインフレヘッジ目的の買いも入った。

白金は3日続伸している。中心限月の23年2月物は1グラム3962円と同13円上回る水準で取引を始めた。金先物の上昇に連れ高となった。ロシア産パラジウムの供給が細り、同じく自動車の触媒に使われる白金の代替需要が増えるとの見方も買いを誘った。



政府、石油備蓄750万バレル放出 燃料補助も上限25円に

政府は4日、ロシアによるウクライナ侵攻に伴う原油高騰の影響を和らげる追加対策を決定した。国際エネルギー機関（IEA）の加盟国が協調放出する石油備蓄6000万バレルのうち、日本は750万バレルを放出する。ガソリンや灯油の価格上昇を抑える原資として石油元売りに配る補助金の上限額を1リットルあたり5円から25円に引き上げる。

4日に関係閣僚会議を開いて決定した。松野博一官房長官は「対策を重層的に講じることで、国民生活や企業活動への影響を最小限に抑えていく」と述べた。

タクシー事業者向けに液化石油ガスの高騰分を補填する。漁業や施設園芸事業者への支援も拡充する。自治体を通じて灯油購入費や暖房費の補助を進める。原油高で利益率が減った中小企業に対して金利を引き下げるなどして資金繰りを支援する。

2021年度の一般会計予備費から約3600億円を支出する。ガソリン補助向けに約3500億円を充てる。ガソリンへの補助拡充は3月末まで。4月以降は原油市場の動向も踏まえて検討する。

岸田文雄首相は3日の記者会見で、さらに原油価格が上昇した場合について「あらゆる選択肢を排除することなく政府全体で検討し、追加の対策も準備しておく」と述べた。

IEAは1日、加盟国が備蓄している石油のうち計6000万バレルを協調放出すると決めた。日本が放出する750万バレルは米国の3000万バレルに次ぐ規模で、日本の消費量の4日分にあたる。石油元売りに義務付けている民間備蓄から放出する。萩生田光一経済産業相は「クリーンエネルギー自動車の普及や省エネルギーの推進にも取り組む」と述べた。

ガソリン補助金は10日から増額する。ガソリン、軽油、灯油、重油が対象で、石油元売りに支給し給油所への卸値を抑制する。ガソリンは全国平均で1リットルあたり172円で歯止めをかけることをめざす。2月28日時点のガソリン価格は172.8円だった。

政府はガソリンが170円を上回った1月末から元売りへの補助金の支給を始めた。5円を上限としてきたが、ウクライナ情勢の悪化で原油が高騰し、5円では170円を保てない状況が続いていた。

ウクライナ侵攻をうけた原油価格の高騰によりガソリン価格はさらに上昇が続く見通しだ。日本時間3月3日にニューヨークの原油先物は一時1バレル116ドル台とリーマン・ショック後で最高値をつけた。

原油高騰の追加対策
ガソリンや灯油への補助金を1リットル5円から25円に
タクシー向け液化石油ガスの高騰分を補填
漁業や施設園芸向け重油の高騰分補填を拡充
地方自治体を通じた灯油購入費や暖房費の支援
中小企業の資金繰り対策として相談窓口や低利融資



航空・海運、ロシア回避で混乱 輸送コストも上昇

ロシアによるウクライナ侵攻で航空・海運業界のロシア回避の動きが強まり物流網に混乱が生じている。日本航空（JAL）と全日本空輸（ANA）はロシア上空の飛行回避で欠航や輸送ルートの変更を迫られており、日欧を結ぶ航空貨物運賃にも上昇圧力がかかる。世界の海運大手は相次ぎロシア発着の輸送を停止した。新型コロナウイルスの影響で続いていた供給網の混乱に拍車がかかる可能性もある。

JALとANAは3日に出発する欧州路線の旅客・貨物便全てを欠航した。ANAは4～5日の成田ーブリュッセル線1往復を中央アジア上空を飛行する航路に切り替える。ウクライナ侵攻による現地情勢を考慮した。

JALも4日に出発する羽田ーロンドン線1往復を米国のアラスカ上空を通過する航路に切り替える。両社はこれらの便以外の欧州路線は4日も欠航する。

日本の航空会社はロシア領空の飛行を禁止されてはいないが、各社が輸送ルートの変更動くのは運航の安全を担保するためだ。JALは「発生しうる様々なリスクを考慮した結果」とする。

輸送ルート変更で飛行時間は増える。ANAは成田発ブリュッセル行きの飛行時間について、中央アジア経由で飛行した場合は約15時間半と従来比3割増えとする。JALも羽田発ロンドン行きで2割程度増えるという。飛行時間が増えれば燃料コストも上昇する。

欠航便には貨物便も多く含まれる。新型コロナの影響で旅客需要が減る中で貨物の搭載が増えているためだ。日本貨物航空も欧州便を9日まで全て欠航する。国内大手フォワーダーの担当者は「航空会社から提示される日本発欧州向けの航空貨物運賃はウクライナ侵攻前から2倍程度まで上昇し、1キログラム当たり1000円を超えた」と話す。

輸送への影響も出てきた。日本発欧州向けの貨物は自動車関連部品や医療機器、欧州発日本向けは自動車関連部品やチーズやワインなどが輸送される。欧州向けの輸送日数は平常時は1～2日だが「今は1週間ぐらい見てもらう必要がある」（同）。長期化で日本でも品不足や製造業への影響が広がる可能性がある。

混乱は海運業界でも広がる。APモラー・マースク（デンマーク）は1日、ロシアを発着する海上、航空、鉄道輸送の新規予約を停止した。世界最大手のMSC（スイス）や国内海運大手3社の共同出資するコンテナ船事業会社「オーシャン・ネットワーク・エクスプレス（ONE）」もロシア発着便の停止を決定。ロシアへの貨物輸送が一斉に止まっている。

黒海沿岸では多くの港湾が閉鎖され、数十隻の貨物船が停泊したまま動けなくなっている。シカゴの穀物調査会社アグリソースのダン・バッシ社長は「ロシアがSWIFTから締め出されたことで積み荷の保険契約ができず、穀物の輸出が止まった」と証言する。

ウクライナとロシアは世界の小麦輸出の3割、トウモロコシ輸出の2割を担う。ウクライナから調達できなくなった中国の輸入業者が米国産のトウモロコシに切り替える動きも出てきた。

物流業界では新型コロナウイルスの影響による米国などでの旺盛な消費や港湾の混雑でコンテナ船が不足。コンテナ運賃は過去最高水準で推移してきた。ウクライナ侵攻で混乱が長期化すれば、輸送の遅延や運賃上昇に一段と拍車がかかる可能性もある。



産油国、原油高を静観 追加増産見送り、一時116ドル台

【カイロ=久門武史】原油価格の上昇が加速し、ニューヨーク先物は一時1バレル116ドル台とリーマン・ショック後の最高値をつけた。ロシアの侵攻でウクライナ情勢が緊迫する中、石油輸出国機構（OPEC）とロシアなどからなる「OPECプラス」は2日、追加増産を見送った。ロシアは高値を放置することで、自らに制裁をかける米欧に無言の圧力をかける。他の産油国は静観する構えで、先高観も強まる。

OPECプラスは毎月日量40万バレルずつ増産する現行のペースを4月も維持することを決めた。2日のニューヨーク市場でWTI（ウエスト・テキサス・インターメディアート）先物は一時112ドルを上回り、日本時間3日には116ドル台と2008年以来の高値をつけた。国際エネルギー機関（IEA）が1日に石油備蓄を計6000万バレル協調放出すると決めたが、焼け石に水だ。

「ファンダメンタルズでなく、地政学的な展開によるものだ」。最近の急な原油高について、OPECプラスがオンラインで開いた閣僚協議後の声明で言及したのはこれだけだ。ウクライナ情勢による高値は気にかけない姿勢がにじむ。

ウクライナでの戦闘は激化している。当事国のロシアはOPECプラスの主要メンバーで、敵対する米欧を利する大幅な増産をのむ理由などない。

ロシアにとって原油は燃料高とインフレを恐れる消費国を揺さぶるカードだ。米欧はロシアの7銀行を国際決済網の国際銀行間通信協会（SWIFT）から排除すると決め、エネルギー輸入への打撃を抑えようと対象を選別した。米国務省のホクスタイン上級顧問は2月末、石油・ガス部門を狙い撃ちすれば「（ロシアは）半分の量を倍額で売るだろう。米国や同盟国が苦しむ」と米メディアに述べていた。

実際には欧米企業がロシア産原油を敬遠する動きが広がる。英BPなどがロシアから事実上撤退すると発表し、供給不安に拍車をかけた。バイデン米大統領は2日、ロシア産原油輸入を禁止する制裁を科す可能性を問われ「選択肢から排除していない」と述べた。

ロシアの外貨獲得の柱であるエネルギー輸出の制約は包囲網を狭めるのに有効だが、供給減と高値を招く。ガソリン高は消費国で有権者の不興を買う。インフレに手を焼く米欧が耐えられるのか。ロシアが消費国の足元を見ているのは確実だ。

サウジアラビアなどOPECプラスの他の産油国も、ウクライナ危機の帳尻合わせで追加増産するそぶりは見せない。アラブ産油国は親米が基本路線だが、OPEC非加盟のロシアと手を組んでこそ原油市場への影響力が強まる。ロシアとの協調が定着してきた今、離反を招くような追加増産は得策ではない。

サウジやアラブ首長国連邦（UAE）は大国間の争いとは距離を置く構えだ。もとより原油高で歳入が増えるのは悪い話ではない。

イラン核合意の再交渉が妥結すれば、イラン産原油が制裁解除で市場にあふれる可能性もあり、サウジなどが増産加速に二の足を踏む一因になっている。しかし交渉が早期にまとまるとの楽観論は一時より後退しており、原油需給の逼迫感は解消しそうにない。

WTIはわずか1週間で1バレル100ドル、110ドルの節目を次々と突破し、なお一段高を見込む声もある。OPECプラスの産油国は「現状維持」の段階的増産を静かに続けるだけで、自らの重みが増していく展開だ。



日揮HDやANAなど16社、バイオ航空燃料で連携

日揮ホールディングス（HD）と全日本空輸（ANA）、日本航空（JAL）など16社は2日、国産で環境負荷の少ない航空燃料（SAF）の普及を目指して団体を設立した。廃食油や植物などの原料の確保などの課題に連携して取り組む。世界で「空の脱炭素」の動きが加速し、SAFの争奪戦が激しくなっている。安定的な供給網を構築できるよう環境作りに取り組む。

新たに設立した団体の名称は「ACT FOR SKY」（アクト フォー スカイ）。石油元売り最大手のENEOSや伊藤忠商事、IHIのほか、日清食品ホールディングスや小田急電鉄などが参加した。日揮HDの佐藤雅之会長兼最高経営責任者（CEO）は同日に開いた記者会見で、「SAFは航空業界のカーボンニュートラル達成の切り札だが、国内ではいまだ商用化されていない」と強調した。

化石燃料由来の航空燃料と異なり、SAFの原料は廃食油や廃棄物、微細藻類などを用いる。業界を超えて原料を調達する必要があるため、国産を普及させるにはハードルが高い。効率的な回収網の構築などに向けて企業間の連携が進むように、イベントなどを通じて機運を高める。

SAFは原料が植物の場合、成長過程で二酸化炭素（CO₂）を吸収し、燃焼時に排出されるCO₂と相殺される。このため、航空機のCO₂排出量をジェット燃料より実質的に約7～9割減らせる。空の脱炭素の切り札だが、世界のSAF導入量は消費されているジェット燃料の1%足らずで日本では試験的な段階にとどまる。

国際民間航空機関（ICAO）が2021年に航空会社のCO₂排出を19年より増やさないよう求める制度を導入するなど、空の脱炭素は急務だ。国は30年に航空燃料の1割をSAFにする方針で、JALの赤坂祐二社長は「国内で東京ドームの体積分に相当する120万～130万キロリットルのSAFが必要になる」と指摘する。

今後は世界的にSAFの供給不足に陥り、既存の航空燃料の3～4倍といわれるSAFの価格がさらに上がる恐れもある。ANAの平子裕志社長は「インセンティブの導入などを政府と協力して進める必要がある」と語る。