



OPECプラス、増産ペース拡大で合意 ロシア減産分補填へ

[ドバイ／ロンドン／リヤド／ワシントン 2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」は2日の閣僚級会合で、増産ペースを拡大することで合意した。西側諸国の制裁によるロシアの石油生産量落ち込みをサウジアラビアや他の加盟国が補填することになる。

OPECプラスによると、7月の増産枠を日量64万8000バレルに引き上げ、8月も7月と同水準の増産ペースを維持する計画。従来は、9月までの3カ月間、月間で日量43万2000バレル引き上げる計画だった。

米ホワイトハウスは声明で、OPECプラスの決定を歓迎すると表明した。バイデン大統領は近くサウジ訪問を予定している。この訪問で、人権問題やイエメン内戦などを巡って冷え込んだ両国関係の改善を目指す。

ウクライナ戦争が石油市場の逼迫に拍車をかけていることから、バイデン政権はサウジなど湾岸の同盟国を始め、米の制裁下にあるイランやベネズエラに増産を求めている。

しかしアナリストは、サウジとアラブ首長国連邦を除くほとんどのOPEC加盟国がすでに生産能力の限界に達しているため、実際の増産幅は小幅にとどまるとの見方を示す。この報道を受けて、北海ブレント先物は1バレル＝117ドル付近に上昇した。

シンクタンク「エネルギー・アスペクツ」の共同設立者であるアムリタ・セン氏は、7月から8月にかけての実質的な増産は、日量約130万バレルの予定に対し、日量56万バレル程度にとどまると予想。「この量では、市場の不足分はほとんど改善されないだろう」と述べた。



NY原油、117ドル台に上昇 OPEC増産でも買い優勢

【ヒューストン=花房良祐】2日の米ニューヨーク市場で原油価格の国際指標であるWTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）原油先物は一時1バレル117ドル台後半と、前日終値に比べ2%強上昇した。石油輸出国機構（OPEC）とロシアなど非加盟の主要産油国でつくる「OPECプラス」が追加増産を決めたが、規模が限られたことで供給不足が解消されないとの見方が市場で広がった。

夏場の需要期を迎え、WTI原油先物には旺盛な買いが続いている。サウジアラビアなどによる増産への期待から、2日は1バレル111ドル台まで下落する場面があったものの、売りは限定的だった。

OPECプラスは会合で従来の日量43万2千バレルの増産ペースを7～8月に同64万8千バレルに高めることで合意した。だが国際エネルギー機関（IEA）はロシアの4月の石油生産量が前月比で日量96万バレル減少したとみている。5月は4月よりさらに同60万バレル減ったもようだ。米ゴールドマン・サックスは6月2日のレポートで「OPECプラスの増産幅は小さすぎて原油市場の構造的な供給不足を解決できない」との見方を示した。

欧米諸国の石油精製会社や燃料商社はロシア産原油の調達を自粛しており、各国ともサウジアラビアやアラブ首長国連邦（UAE）による大幅増産を期待していた。

米国の原油在庫量が減少傾向にあることも、WTI先物に買いが向かう要因になっている。米エネルギー情報局（EIA）が2日公表した5月末の原油在庫は前の週に比べ510万バレル減少し、減り幅は市場予想（130万バレル）を大きく上回った。同日には欧州連合（EU）がロシア産石油の禁輸を正式に決めており、市場では需給がさらに引き締まるとの見方が強まっている。



ヘリコプターにも再生燃料 中日本航空、国内初の飛行試験

ヘリコプターを運航する中日本航空（愛知県豊山町）は1日、国内で初めて、廃食油や微細な藻類から作った再生航空燃料（SAF）を使うヘリの飛行試験をした。航空機も「脱炭素」が求められており、ジェット燃料での飛行より二酸化炭素（CO2）排出量の削減を見込み、2030年ごろの本格導入を目指す。

SAFは植物や廃食油、工場の排ガスなどから作った燃料で、一般的にCO2排出を最大8割ほど減らせるという。中日本航空の飛行試験ではバイオベンチャー、ユーグレナのSAF「サステオ」を既存の燃料に約1割混ぜ、名古屋市上空を中心に30分間飛行した。サステオそのものは燃やすとCO2が出るが、微細な藻類が成長過程でCO2を吸収しており、実質的に排出ゼロとみなせるという。中日本航空の松岡滋治航空事業本部長は「SAFはコストが高いが、CO2排出を減らすため積極的に使っていきたい」と強調する。ユーグレナの尾立維博エネルギーカンパニー長は「25年の商用化を目指しており、生産能力を現在の2000倍の年間25万キロリットルまで高めたい」と語った。



ヘリコプターにSAFを給油する職員（1日、愛知県名古屋空港）



ユーグレナが製造した再生航空燃料（右）



ANA、環境配慮の運航へ専用機 CO2やプラごみ削減

全日本空輸(ANA)は今秋をめどに、運航上での環境配慮をうたった専用機を取り入れる。既存の2機に特別な塗装を施し、二酸化炭素(CO2)の排出抑制やプラスチックごみの削減などについて通常便以上に取り組む。環境に配慮した運航を乗客にPRする。環境を軸にした輸送サービスは欧米が先行する。日本でも本格化する可能性がある。

今秋にも国内線と国際線で1機ずつの運用を始める。主力機の米ボーイングの中型機「787」に緑色を基調とした特別塗装を施す。乗客はこの航空機へ搭乗することを案内された上で利用する。運賃は通常の便と変わらない。同専用機の運用は10年前後を想定するとみられる。

具体策は今後固めていくが、機体の軽量化による燃料消費量の抑制や、プラごみの削減などを視野に入れる。これまでも軽量のカートへの見直しや紙の機内誌の廃止などで運航時の重量を減らしてきた。機内に載せる備品をさらに減らすほか、備品の個別包装の素材を替えるなど、プラごみの削減も検討する。

航空業界は世界の温暖化ガス排出量の2%前後を占めるとされ、脱炭素の要請も強まっている。CO2を大量に出す航空機に厳しい目を向ける利用者も出ている。

欧米の航空会社でも環境配慮の輸送サービスの開発が進む。米ユナイテッド航空は2021年、植物由来原料などを使って環境負荷を減らした再生航空燃料(SAF)のみで運航できる旅客機を公開した。KLMオランダ航空は1月から運賃にSAF利用料を上乗せする仕組みを導入した。

日本航空(JAL)は11月、CO2排出を実質ゼロにした便を羽田-那覇線で試験運航する。SAFを使用するほか、CO2排出量を森林事業などへの寄付で相殺したと認定する「カーボンオフセット」の仕組みも使う。

脱炭素に向けた持続可能な運航サービスには今後、SAFの導入も求められそうだが、同燃料は世界的に供給量が限られる。コスト負担も大きい。ANAはまず専用機の運航で利用客の関心を集め、協力企業を募る狙いもある。貨物輸送や出張で使う旅客便ではSAFのコスト負担を企業などに分担してもらう仕組みを取り入れている。



ANAが導入する、運航上の環境配慮をうたった専用機(イメージ)



三菱商事、カナダ肥料大手から燃料アンモニア調達検討

三菱商事はカナダの肥料製造大手のニュートリエンから、燃料アンモニアを調達する検討に入った。天然ガス由来で製造過程の二酸化炭素（CO₂）を地中に埋める「ブルーアンモニア」で、日本を含めたアジア向けの販売を視野に増産分の買い取りについて協議する。ニュートリエンが米国で拡張するアンモニア事業への一部出資も検討する。

両社はこのほど、ブルーアンモニアの調達などに向けて協議することで合意した。ニュートリエンは現在、肥料向けに年約700万トンのアンモニアを生産している。今後、20億ドル（約2600億円）を投じて米ルイジアナ州の既存の製造施設を拡張し、27年をメドに年120万トンのブルーアンモニア製造施設を整える計画だ。23年に最終投資決定をする。

三菱商事は増産分のうち、最大4割を燃料アンモニアとして日本を含めたアジア向けに調達することを検討する。拡張部分についての出資も視野に入れる。出資規模や調達数量などは今後詰める。

製造過程で排出する二酸化炭素（CO₂）を回収して地中に埋め、再利用する「CCUS」技術を使う。増産分は燃料向けを想定しており、販売先を探していた。

日本政府は30年に300万トンの燃料アンモニア調達を掲げており、日本企業では海外の肥料メーカーと連携する動きが広がっている。三井物産は5月、肥料用のアンモニア製造大手の米CFインダストリーズ・ホールディングス（CFI）と合併会社をつくり、27年をメドに米国で燃料アンモニア工場を新設すると発表した。年80万～100万トンを生産する見通しだ。