



## 原油、縮まらない米欧価格差 米国の輸出量は過去最高に

欧州のエネルギー需給の逼迫が米欧の原油市場にゆがみを生み出している。欧州の価格が米国より割高な状態が定着し、米国から欧州への輸出が拡大。過去最高の規模に達している。ロシアから欧州への原油・天然ガスの流入が細るなか、原油市場のゆがみは解消しにくいとの見方が広がっている。

原油はガソリンなど付加価値の高い製品がたくさんとれ、硫黄分が少ない油種ほど高く取引される傾向がある。欧州指標の北海産ブレントと米国指標のWTI（ウエスト・テキサス・インターミディエート）はどちらも高品位な油種。近年はブレントがWTIに比べ高い状況にあり、2021年までの価格差は1バレル当たり2~4ドル程度が続いていた。それが足元ではブレント高・WTI安が一段と進んで、25日時点の価格差は6.8ドルほどに広がっている。

背景には欧州のエネルギー需給が一段と引き締まっていることがある。ロシア国営のガスプロムが欧州向けパイプライン「ノルドストリーム」を8月31日から9月2日まで停止すると発表し、天然ガスの供給懸念が強くなっている。欧州天然ガス価格の指標となるオランダTTF先物価格は25日に翌月渡しの取引で1メガワット時330ユーロ台まで上昇し、3月につけた過去最高値に迫っている。

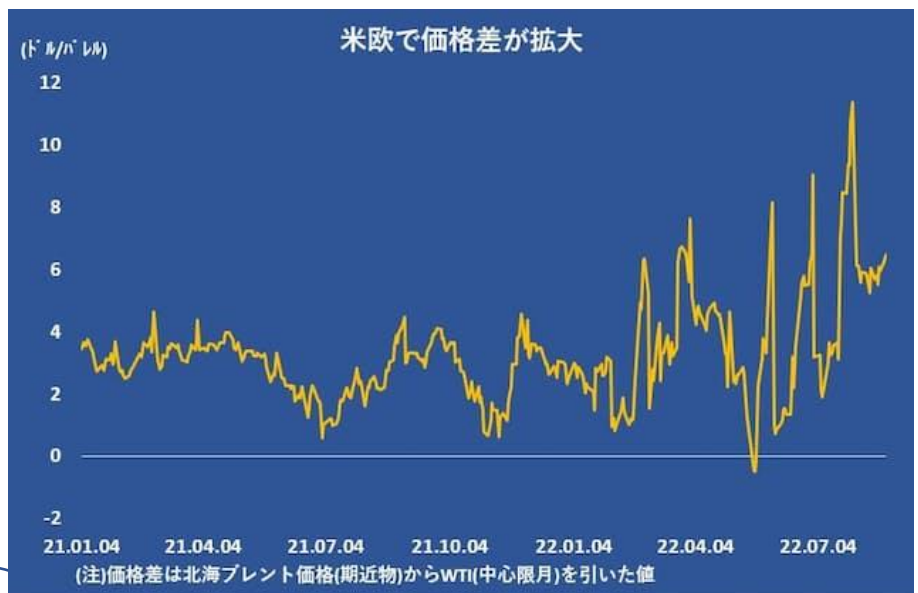
天然ガスが値上がりすれば、代替燃料となる石油製品にも上昇圧力がかかるとの思惑から、北海ブレント原油は23日に1バレル100ドル台に乗せた。期近物として3週間ぶりの高値をつけた後も、100ドル前後で推移する。

一方、WTIは受け渡し拠点であるオクラホマ州クッシングの在庫の影響を受けやすいとされる。かつては米国内の在庫が積み上がり、WTIがブレントに比べ割安幅を広げることがあったが、クッシングの在庫は現在、低水準にとどまっている。米エネルギー情報局（EIA）によると、2500万バレル強（戦略備蓄を除く）と、直近のピークだった20年11月ごろに比べ6割ほど少ない。米国内の需給が締まったまま、欧州に比べると米国の割安感が強まっている格好だ。

地域間の価格差が広がると、価格の安い地域から高い地域への原油を運ぼうとする動きが強まりやすい。実際に米国からの原油輸出は増えている。EIAによると、米国の週間の原油輸出量は12日までの1週間でみると日量500万バレルとなり、1991年2月の統計開始以来、最大規模になった。石油天然ガス・金属鉱物資源機構（JOGMEC）の野神隆之氏は「米国から欧州への原油輸出が増えている」とみる。

この影響は外国為替市場にも及ぶ。シティグループ証券の高島修氏は「米国の実需筋によるユーロ売り・ドル買いを促している」と指摘する。欧州の原油輸入増加で、ユーロ売り・ドル買いの取引が増えたとすれば、ユーロが対ドルで1ユーロ=1ドルの等価（パリティー）を割り込む水準まで売られた遠因がブレント高・WTI安にもあったのかもしれない。

欧州でエネルギー需給の逼迫が解消される兆しはみえていない。今年12月には欧州によるロシア産原油の禁輸が発効となり、2023年2月にはロシア産石油製品の禁輸措置もとられる予定だ。ロシアが天然ガスの供給を止めるという圧力をかけてくるとの懸念もある。冬場にかけて暖房や発電向けの需要が高まるなかでは、原油市場では「米欧間の価格差は縮みにくい」（JOGMECの野神氏）状況が続きそうだ。





## 原油先物は反発、需要改善の兆しで FRB議長講演控え上値重い

[メルボルン 26日 ロイター] - アジア時間の原油先物は、燃料需要改善の兆しを受けて反発。ただ、米ワイオミング州ジャクソンホールで開催されている経済シンポジウム（ジャクソンホール会議）での米連邦準備理事会（FRB）議長講演を控えた様子見ムードで、上値は抑制されている。

0051 GMT（日本時間午前9時51分）時点で、北海ブレント先物は0.46ドル（0.5%）高の1バレル=99.80ドル。米WTI原油先物は0.48ドル（0.5%）高の1バレル=93.00ドル。どちらも前日には約2ドル下落していた。

米国のインフレ抑制に向けた利上げペースに不透明感があるにもかかわらず、今週に入り原油需要を巡る懸念が緩和しており北海ブレントとWTIはともに週間で約3%上昇する見通しとなっている。

ANZリサーチのアナリストは26日のパウエルFRB議長講演を前に、一部の政策当局者発言を受けて景気見通しが不透明になっていると指摘。「それでも、強い需要の兆しが見られている」と述べ、交通量の増加を示すデータに言及した。

デジタル地図サービス大手トムトムが発表した最新の渋滞指数データによると、アジア太平洋、欧州、北米の交通量はいずれも8月24日までの週に大幅に増加したという。

ANZは百度のデータを引用し、中国でも渋滞が増えていると指摘した。

FRB議長講演を控えた警戒感に加え、イラン産原油の輸出が再開される可能性があることも市場の上値を圧迫している。

## 原油急騰

# ブレント100ドル超え

## OPEC // 減産言及 // に反応 プラスの

足元の原油価格が再び高騰している。主因はサウジアラビア・エネルギー相のOPECプラスの減産の可能性への言及とされる。原油市場はようやくウクライナ侵攻前の水準に落ち着きつつあっただけに、上昇が一時的かどうか注目が集まる。

指標原油のWTI先高の94ドル89セントに上昇し、前日は3ドル38セント上った。前日は3ドル38セント上った。前日は3ドル38セント上った。前日は3ドル38セント上った。

①(円) 減

2.4

1.3

3.3

2.4

日に3ドル74セント高の100ドル22セントと3週間ぶりに100ドルに乗り、24日には101ドル20セントと上げ進んだ。WTIは前週16日には86ドル53セント、ブレントは92ドル34セントに下げる場面があり、ロシアによるウクライナ侵攻前の値位置だったWTI 90ドル前後、ブレント95ドル圏に定着するかにみえた。

ただ一方向的に増産を続けてきたOPECプラスの生産方針について「減産もあり得る」と市場が意識した影響は思いのほか大きかった。大手元売の販売部門担当者は「OPECプラスが生産調整で原油価格を上げ下げするのはもちろん分かっているが、ここまで敏感に

市場が反応したのは意外だった」と話す。サウジアラビアなど主要産油国の主張はかねてから、原油市場が実際の需給を反映していないとの点にあったが、今回の発言への市場の反応は、まさに実際の需給とは離れた動きとなった。サウジ・エネルギー相のアブドゥルアジズ氏は原油情勢に精通した知性派で、発言にはきちんとした思惑があるとの見方もある。一時の騰勢こそ一服したが、原油情勢はまだ予断を許さない。



## 国交省 23年度予算概算要求公共事業6・2兆円、資材高騰対策を事項要求

国土交通省は25日、2023年度予算の概算要求を発表した。一般会計の国費総額は前年度予算比18・4%増の6兆9280億円。うち公共事業関係費は19・0%増の6兆2443億円を要求する。GX（グリーンTRANSフォーメーション）とDXへの投資などに配分できる特別枠「重要政策推進枠」を最大限活用。前年度と同じく「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」は事項要求とし、建設資材の価格高騰を踏まえた公共事業の必要経費も予算編成過程で確保を目指す。＝2面に部局別概要

政府が閣議了解した概算要求基準では▽人への投資▽科学技術・イノベーションへの投資▽スタートアップへの投資▽GXとDXへの投資－の4分野を重要政策推進枠に設定。国交省は特別枠に1兆5929億円を充てた。住宅・建築物の省エネ対策などを強化し脱炭素社会に向けたGXを推進。各局横断のデータ連携でインフラ分野のDXも深化させる。

事項要求となった資材高騰対策にも重点を置く。資材単価の上昇で事業量が目減りする懸念が背景にある。進行中の資材高騰の動向を注視しながら、事業量の確保に必要な経費の予算計上を検討していく方針だ。北陸新幹線敦賀駅～新大阪駅間の新規着工を見据え、整備新幹線の整備で追加的に要する経費も事項要求に盛り込んだ。

公共事業関係費のうち一般公共事業費は6兆1874億円（前年度予算比19・2%増）、災害復旧費等は569億円（増減無し）。一般会計とは別枠の東日本大震災復興特別会計には401億円（5・7%増）を計上。財政投融资は2兆6153億円（56・8%増）となった。

引き続き国民の安全・安心の確保に向けた施策に重点配分。「流域治水」やインフラ老朽化対策を推進する。防災・安全交付金は9677億円（18・7%増）を計上。その枠内で災害につながる盛り土の安全性把握調査や対策工事に当たる地方自治体を支援する。地域・拠点の連携を促す道路ネットワークの整備にも注力。社会資本整備総合交付金には6900億円（18・6%増）を充てる。

2023年度国土交通省関係一般会計予算概算要求

(単位:百万円、▲はマイナス)

	事業費		国費		
	要求額	前年度比 増減 (%)	要求額	「重要政策 推進枠」	前年度比 増減 (%)
治山治水	1,174,659	17.6	1,045,633	249,164	18.7
治水	1,128,255	17.6	1,007,226	239,861	18.7
海岸	46,404	16.4	38,407	9,303	19.2
道路整備	5,216,983	23.5	1,990,357	494,269	19.5
港湾空港鉄道等	900,632	9.8	481,614	104,862	20.8
港湾	334,254	18.1	289,587	68,526	18.7
空港	222,158	5.8	47,600	0	45.0
都市・幹線鉄道	130,306	87.3	44,141	31,048	85.3
新幹線	194,000	▲19.2	80,372	0	0.0
船舶交通安全基盤	19,914	11.5	19,914	5,288	11.5
住宅都市環境整備	4,086,140	5.3	869,955	201,026	19.2
住宅対策	2,905,714	0.4	189,259	47,176	19.8
都市環境整備	1,180,426	20.0	680,696	153,850	19.0
市街地整備	491,269	23.7	123,868	30,856	21.3
道路環境整備	659,600	17.3	527,271	115,962	18.5
都市水環境整備	29,557	18.8	29,557	7,032	18.8
公園水道廃棄物処理等	186,305	18.2	111,651	27,491	19.6
下水道	141,138	20.3	73,631	18,407	20.0
国営公園等	45,167	12.1	38,020	9,084	18.9
社会資本総合整備	3,399,430	18.8	1,657,721	429,759	18.6
社会資本整備総合交付金	1,407,809	18.9	689,983	175,103	18.6
防災・安全交付金	1,991,621	18.7	967,738	254,656	18.7
小計	14,964,149	15.6	6,156,931	1,506,571	19.2
推進費等	41,297	20.8	30,438	7,610	20.9
一般公共事業計	15,005,446	15.6	6,187,369	1,514,181	19.2
災害復旧等	69,005	▲6.8	56,900	0	0.0
公共事業関係計	15,074,451	15.5	6,244,269	1,514,181	19.0
その他施設	61,987	▲4.6	42,578	22,154	▲1.0
行政経費	—	—	641,132	56,576	14.5
合計	—	—	6,927,979	1,592,911	18.4



## 国交省

### 道路施設点検結果を公表、アスファルト舗装修繕着手・完了は2割

国土交通省は24日、2021年度に実施した道路施設の定期点検結果を公表した。道路管理者に5年ごとに近接目視点検を義務付けている橋やトンネルなどの施設構造物で、21年度に点検サイクル1巡目（17～21年度）が完了した舗装の点検診断結果を整理。大部分を占めるアスファルト舗装で修繕が必要と判定したストックのうち、必要な措置に着手済みもしくは完了した割合は延長ベースで2割弱にとどまった。

21年度の点検結果は「道路メンテナンス年報」としてまとめた。1巡目点検が完了した21年度の点検実施率は国交省管理分（総延長＝アスファルト舗装5万6885キロ、コンクリート舗装2382キロ）が100%達成。都道府県・政令市管理分は66%の8万9073キロ（対象延長＝同8万7905キロ、同1168キロ）になる。

1巡目点検で「修繕段階（判定区分ⅢⅠ）」と判定した舗装の修繕実施状況を見ると、必要な措置に着手済みまたは完了したストックの割合はアスファルト舗装で18%の3285キロ。このうち国交省分が17%の1262キロ、都道府県・政令市分が19%の2023キロになる。コンクリート舗装は7%の13キロ。国交省分が7%の10キロ、都道府県・政令市分が7%の3キロ。

アスファルト舗装は、路盤打ち換えや表層修繕といった内容別に点検結果を判定し修繕実施状況も整理した。

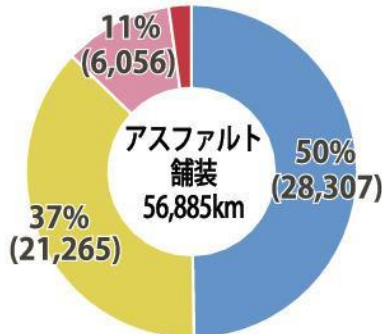
路盤打ち換えに着手済みまたは完了したのは27%の1137キロ。内訳は国交省分が15%の194キロ、都道府県・政令市分が32%の943キロになる。表層修繕は15%の2148キロで、国交省分が18%の1068キロ、都道府県・政令市分が14%の1080キロに上る。

道路メンテ年報では、定期点検サイクル2巡目（19～23年目）の3年目が完了した橋やトンネルなどの点検診断結果や修繕状況も整理。「早期または緊急に措置を講ずべき状態（判定区分ⅢⅠ～Ⅴ）」と判定したストックで、措置に着手済みまたは完了したのは全体で橋が29%の1万0878橋、トンネルが60%の1114本になる。

#### 舗装判定区分の割合 (km)

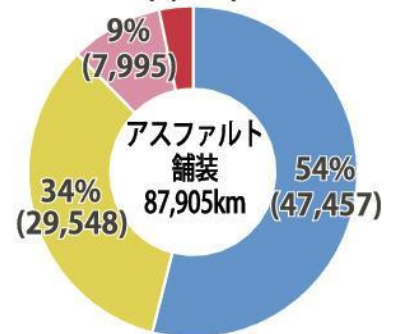
国土交通省

2%  
(1,258)



都道府県・政令市

3%  
(2,905)



■ Ⅰ 健全 ■ Ⅱ 表層機能保持段階 ■ Ⅲ-1 表層等修繕 ■ Ⅲ-2 路盤打ち換え等